



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL  
EESTI MEREAKADEEMIA  
Merenduskeskus

Valeria Radajeva

**RAHVUSVAHELISTE MEREKRUIISIDE TAASTAMISE  
VÄLJAKUTSED PÄRAST PANDEEMIA**

Lõputöö

Juhendaja: dotsent Andres Tolli

Tallinn, 2021

Olen koostanud töö iseseisvalt.

Töö koostamisel kasutatud kõikidele teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele on viidatud.

Valeria Radajeva

.....

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 178541VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: [valeriaradajeva@gmail.com](mailto:valeriaradajeva@gmail.com)

Juhendaja: dotsent, Andres Tolli

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees: Marko Jürjoja, DBT AS-i BCT Terminali tootmisdirektor

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

## Table of Contents

Annotatsioon.....	5
Sissejuhatus .....	6
1 Merekruiside ülevaade enne pandeemiat.....	9
1.1 Maailma kruiside ülevaade enne pandeemiat.....	9
1.2 Eesti enne pandeemia olukorda .....	12
2 Kruiside võimalused tänapäeval.....	15
2.1 Covid-19 mõju kruiside tööstusharule.....	15
2.2 Pandeemia mõju kruisidele Eestis .....	18
2.2.1 Uuendused Eesti sadamates kruiside taastamiseks.....	20
2.3 Pandeemia alguses karantiini sattunud laevad.....	22
2.3.1 The Diamond Princessi juhtumi järelused.....	23
2.4 COVID-19 raames positiivselt lõppenute kruiside ülevaade ja selle analüüs .....	26
3 Ettevõttest ESTMA OÜ.....	33
4 Praktiline osa .....	36
4.1 Uurimuse eesmärk ja selle metoodika .....	36
4.2 Intervjuude tulemused .....	37
4.2.1 Intervjuude järelused .....	41
4.3 Kruiside riskianalüüs .....	43
Kokkuvõte .....	48
SUMMARY.....	51
Viidatud allikad .....	53
Lisa 1 Intervjuu küsimused Sergei Turkovile.....	57
Lisa 2 Intervjuu küsimused sadamale.....	58
Lisa 3 Intervjuu küsimused turismifirmadele .....	59
Lisa 4 Intervjuu küsimused agentidele .....	60
Lisa 5 Intervjuu küsimused Terviseametile.....	61

Lisa 6 Riskianalüüs.....	62
Lisa 6 jätk .....	63
Lisa 6 jätk .....	64
Lisa 7 Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks .....	65

## **Annotatsioon**

Käesoleva lõputöö pealkiri on: Rahvusvaheliste merekruisiide taastamise väljakutsed pärast pandeemiat.

Lõputöö eesmärgiks on uurida ning analüüsida saadud informatsiooni suurimatest kruisi ettevõtetest, nende poolt pakutuid võimalikke meetodeid, mis on eeldatavasti toeks kruisiide taastamiseks. Töös käsitletakse nende meetodite sobivust ning üritatakse leida vastuseid küsimustele.

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks autor vastust otsib neljale küsimusele: millised on uued ohutusmeetmed ja reeglid kruisiide taastamiseks? Kas järgmise 2 aasta jooksul kruisiid toimuvad ainult 50% täituvusega ja millised piirangud selle osas tulevad? Mitu aastat kuulub kruisiide täielikuks taastamiseks täisreisijate arvuga (PAX)? Kui suur on riskitase taastada kruisiide pandeemilises olukorras?

Töö jaguneb neljaks peatükiks. Esimeses peatükis autor toob välja olukorra laevakruisiide harus maailmas ja Eestis, tuues välja positiivseid aspekte ja tulevikku plaane, tehes seda statistika kaudu. Teises peatükis autor toob välja hetkeseisuga kõige nõrgemad ja tugevamad kohad kruisiide valdkonnas, tuues positiivseid ja negatiivseid näited ja analüüsib neid. Kolmandas peatükis autor käsitleb ESTMA OÜ arengut ja tegevusi ning praktilist osa, kus autor kogub sobilikku informatsiooni ja omandab vajalikke teadmisi antud erialas. Neljas peatükk on praktiline osa, kus autor analüüsib teoreetilist osa ja oma tehtud töös, teeb riskianalüüsi ning teeb vajalikke järeldusi vastates lõputöö alguses püstitatud küsimustele.

Võtmesõnad: Kruis, kruisilaev, matkalaev, pandeemia, COVID-19, tagajärjed, riskid, reeglid, oht.

## Sissejuhatus

Merekruisid on inimesi alati enda juurde meelitanud – lainete sosin ja soolase tuule lõhn, kaugete riikide vaatamist väärt romantika ja rikas loodus üle parda ning ka kindlasti kruisilaeva mugavus. Lainete loksumise rahulikkus ja regulaarsus, muidugi koos lärmaka lõbutsemise ja luksusliku ööeluga laeval. (Breeze, 2021)

Kruisilaev on ujuv hotell. Mugavad kajutid on alati tasemelt paremad kui sarnase klassi hotellidel, see kõik loob hubasuse ning romantilise atmosfääri. Laeval saab endale avastada suurepärase ja mitmekesise köögi, sest kõik vastab kõrgeimale teenindusele – baarid, kokteiliruumid ja restoranid vastavad kõige keerukamate gurmaanide nõuetele. Basseinid ja päikesetekid, tiptasemel treeningvarustusega jõusaalid, saunad, ilusalongid, SPA ja mullivannid on samuti kõrgeimal tasemel ning pakuvad reisijatele meeleolukat aega. Kaua ja hästi planeeritud eriprogrammid, muusikalid ja elav muusika loovad merereiside ajal lõbu ja hea tahte õhkkonna. (Breeze, 2021)

Kruisireisid kogusid tohutut populaarsust, nii Eesti reisijate seas kui ka välismaalaste seas. Kruisid andsid võimaluse paari nädalaga tutvuda erinevate kultuuridega, rahvustega ja riikidega. Ei tohi ka mainimata jätta, et kruisi ettevõtlus on väga hea panus riigi sissetulekutesse. Eesti on väike mereriik, kus kruisid said suure populaarsuse nii lühikestel merereisidel ehk Tallinn-Helsinki-Tallinn ja Tallinn-Stockholm-Tallinn, veidi pikematel Tallinn-Sankt-Peterburi-Helsinki-Stockholm-Tallinn, kuid ka väga suurtel reisidel Euroopasse ja Skandinaaviasse. Tallinn on üks populaarsemaid sihtkohti Läänemere kruisisadamate hulgas. Sadam teenindab igal aastal üle 300 kruisilaeva. (AS Tallinna Sadam, 2021)

Iga aastaga kruiside populaarsus aina kasvas ja kasvaks veelgi, kuid 2019 aasta lõpus maailmasse tuli koroonaviirus – SARS-COV-2 ehk kõigile tuntud COVID-19, mis rikkus kõik plaanid reisidele, kruisidele ning normaalsele elule. Kui detsembris kõigile tundus, et viirus puudutab ainult Aasia elanikke, siis juba märtsikuus sai kannatada terve maailm. Euroopa riigid läksid järjest lukku, pannes kõik oma piirid kinni, inimesed on kaotanud töö – olukord maailmas andis lootatavat paremat.

Suveks olukord paranes, enamus Euroopa riikidest võtsid piiranguid maha ning reisivõimalus tekkis taas, kuid vaatamata kruisifirmade ja nende agentide tehtud tööle, kruisimiseks võimalust ei tekkinud. Takistusi oli palju, kruiside kuupäevad olid lükatud edasi, kevade alguses oli juba

selge, et 2020. aasta kruiside hooaega ei tule. Algas ettevalmistus 2021.aastaks, kuid koroonaviirusest tingitud olukord läks veel hullemaks.

Käesolev töö on koostatud koostöös ettevõttega ESTMA OÜ, mis agenditeerib suurema osa Eestisse sissesõitvatest kruisilaevadest. Töö eesmärgiks on uurida ning analüüsida saadud informatsiooni suurimatest kruisi ettevõtetest, nende poolt pakutuid võimalikke meetodeid, mis on eeldatavasti toeks kruiside taastamiseks. Töös käsitletakse nende meetodite sobivust ning üritatakse leida vastuseid küsimustele. Lõputöö raames autor vastust leida soovib neljale küsimusele:

- 1) Millised on uued ohutusmeetmed ja reeglid kruiside taastamiseks?
- 2) Kas järgmise 2 aasta jooksul kruisid toimuvad ainult 50% täituvusega ja millised piirangud selle osas tulevad?
- 3) Mitu aastat kuulub kruiside täielikuks taastamiseks täisreisijate arvuga (PAX)?
- 4) Kui suur on riskitase taastada kruise pandeemilises olukorras?

Töö põhilisteks ülesanneteks on:

- 1) Välja tuua ja analüüsida maailma olukorda merekruiside valdkonnas enne ja pärast pandeemiat;
- 2) Välja tuua ja analüüsida Eesti olukorda kruisinduses enne ja pärast pandeemiat;
- 3) Koostada riskianalüüs;
- 4) Välja tuua võimalikke meetmeid, kuidas turvaliselt reisijatele ja meeskonnale kruise taaskäivitada.

Töö jaguneb neljaks peatükiks. Esimeses peatükis autor toob välja olukorra laevakruiside harus maailmas ja Eestis, tuues välja positiivseid aspekte ja tulevikku plaane, tehes seda statistika kaudu. Teises peatükis autor toob välja hetkeseisuga kõige nõrgemad ja tugevamad kohad kruisi valdkonnas, tuues positiivseid ja negatiivseid näited ja analüüsib neid. Kolmandas peatükis autor käsitleb ESTMA OÜ arengut ja tegevusi ning praktilist osa, kus autor kogub sobilikku informatsiooni ja omandab vajalikke teadmisi antud erialas. Neljas peatükk on praktiline osa, kus autor analüüsib teoreetilist osa ja oma tehtud töös, teeb riskianalüüsi ning teeb vajalikke järeldusi vastates lõputöö alguses püstitatud küsimustele.

Töös on kasutatud mitmete andmeallikate kasutamise meetodit ehk kvalitatiivset meetodit: Töö eesmärgi saavutamiseks on uuritud erinevad teadusartiklid, enamus informatsiooni uuritava teema kohta on saadud tänu küsitlustele koostöös agenditeerimisfirmaga, sadamatöö korraldajatega ja

turismifirmaga, täpsemalt AS Tallinna töötajatega Ingrid Berezin, Sirle Arro ja Siiri Lõhmusega, turismifirma AS Estonian Holidays Lars Saarega, ning ESTMA OÜ poolt avaldatud informatsioonile. Töö asjalikumaks muutmiseks autor kasutab küsitluse meetodit, kus ESTMA OÜ kruiisiosakonna juhataja jagab oma kogemusi ja aitab autorit töö kirjutamises.

Uurimisprojekti valimisele ja koostamisele on kaasa aidanud paljud inimesed. Suur tänu suunamise ja tugeva toetuse eest ESTMA OÜ agenteerimisvaldkonna juhatajatele Sergei Turkovile. Autor soovib ka südamest tänada kiirete ja asjalikute intervjuude küsimustele vastuste eest AS Tallinna Sadama reisilaevaliinide ja kruiiside ärisuunajuhti Ingrid Berezinit, turunduse ja kommunikatsiooni juhatajat Sirle Arrot, ohutuse osakonna juhatajat Siiri Lõhmust ning AS Estonian Holidays kruiisiosakonna juhatajat Lars Saart. Tänu juhendajale, dotsent Andres Tollile, asjakohaste kommentaaride ja soovitude eest.



# 1 Merekruiiside ülevaade enne pandeemiat

## 1.1 Maailma kruiiside ülevaade enne pandeemiat

Kruiis on määratletud kui "reisimiseks meritsi liinilaevaga, tavaliselt külastades mitmeid sadamaid". Seda iseloomustab see, et laev sarnaneb liikuva kuurordiga, mis transpordib reisijaid (külalisi) ühest kohast teise. Tänapäeval ei peeta kruiisilaevu transpordivahendiks, vaid ujuvaks hotelliks ehk ujuvkuurordiks. (Dowling, 2006, lk 3)

Kruiisitööstus on olnud kasvul alates 1960. aastate algusest tänapäevani. 2019. aastal olid börsil kaubeldavatel kruiisifirmadel rekordilised näited, hoolimata Kuuba kui sihtkoha kaotusest, orkaan Dorianist, Lähis-Ida ja Hongkongi muredest ning Euroopa majanduse aeglustumisest. Hetkel on maailmas üle 400 kruiisilaeva, laevastik kasvab, 2030. aastaks loodetakse tööstusharus kasvu vähemalt 500 laevani. (Mathisen, 2021, lk 1)

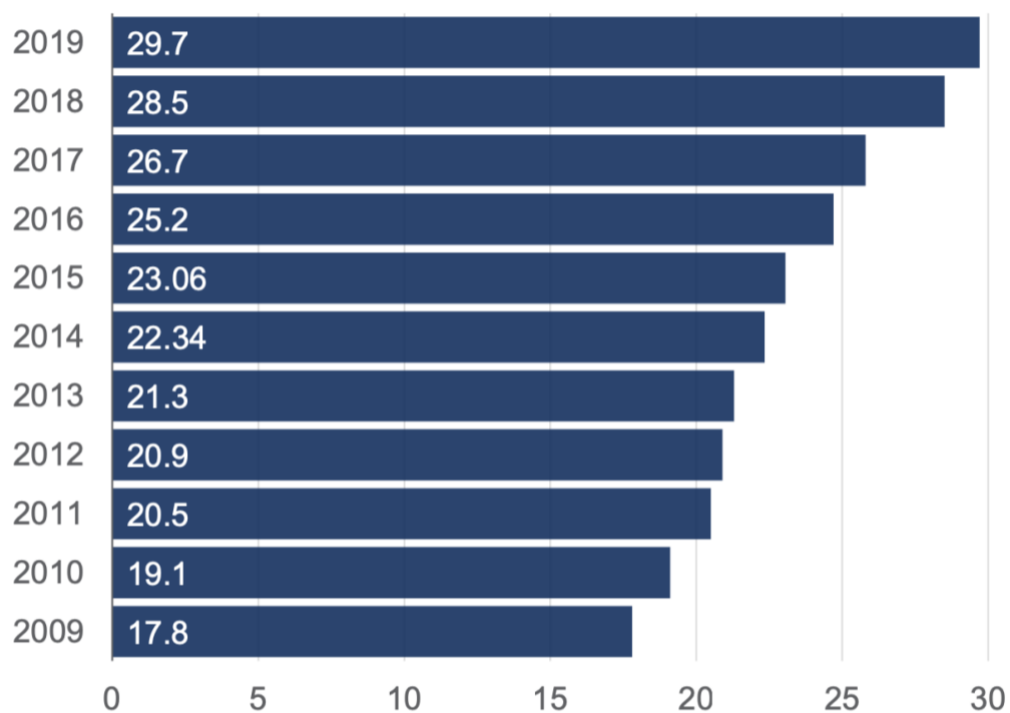
Kruiisiturismi valdkonnas on viimastel aastatel toimunud märkimisväärne ülemaailmne kasv uute reisijate, laevastiku suuruse, külastatud sadamate ja majandusliku väärtuse osas. Kruiisid on globaalse reisitööstuse üks kõige kiiremini kasvavaid sektoreid. Viimase kümnendi jooksul kasvas kruiisitööstuse tulu 37 miljardi USA dollarini, tähistades kõige edukamat ja võib-olla kõige transformatiivsemat perioodi kogu sektori ajaloos. Kruiiside nõudlus vaba aja veetmiseks, lõbutsemiseks või luksuslike merereiside järele on kasvanud nii arvult kui ka mahult kasvavate laevade tootmist ja kasutuselevõttu: 2019. aastal saavutas ülemaailmse kruiisituru keskmine reisijate maht kõigi aegade kõrgeima taseme. (Ward jt, 2021)

Cruise Lines International Association (CLIA) uuring kinnitas, et kruiisitööstus panustas 2017. aastal Euroopa majandusse rekordilised 47,86 miljardit eurot. Kuna ülemaailmne kruiisitööstus kasvab ja laieneb uutesse sihtkohtadesse, on Euroopa endiselt kruiisimise elujõuline keskus. Seda suundumust toetavad kolm võtmetegurit:

- Euroopa esindab maailma suuruselt teist reisijateveoturgu - 2017. aastal käis kruiisipuhkusel 6,96 miljonit eurooplast, mis on 7,8 protsenti rohkem kui 2015. aastal.
- Euroopa jääb maailma populaarsuselt teiseks kruiisisihtkohaks, jäädes alla ainult Kariibidele.
- Euroopa laevatehased on maailma kruiisilaevade ehitustööstuse süda. Nad jätkavad maailma kõige innovaatilisemate ja suuremate laevade ehitamist, kulutades uutele ehitistele ja hooldusele

kuuendat aastat. 2017. aastal kulutasid kruisiliinid Euroopa laevatehastesse 5,6 miljardit eurot, mis on 22,4 protsenti rohkem kui 2015. aastal. (CLIA, 2021)

Kruisitööstusel on ligi 40 aasta jooksul olnud dünaamiline kasv, mille taga on algselt Põhja-Ameerika nõudlus ning hiljuti Euroopa ja muu maailma, eriti Hiina ja Austraalia kasvav nõudlus. Joonisel 1 (vt. Joonis 1) on esitatud rahvusvahelise kruisilaevanduse kasv aastatel 2009–2019. (CLIA, 2021)



Joonis 1. Reisijate statistika Maailmas miljonites

Allikas: ([https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry\\_optimized.ashx](https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry_optimized.ashx))

Alates 2007. aastast on nõudlus kogu maailmas kruisireiside järele kasvanud 15,9 miljonilt reisijalt 26,75 miljonile 2017. aastal. See tähendab kümneaastase perioodi jooksul kasvu 68 protsenti. Sarnase 10-aastase perioodi jooksul on peamiselt maismaa turism tõusnud 47 protsenti, hinnanguliselt 1,32 miljardi turistini 2017. aastal. Põhja-Ameerika kruisireisijate arv on alates 2014. aastast kasvanud 6,9 protsenti. Samal perioodil on Euroopa reisijate arv kasvanud 8,9 protsenti, Aasia reisijate arv on kasvanud alates 2014. aastast kasvanud umbes 140 protsenti. (CLIA, 2021)

Suurim kruisiturk tänapäeval on Saksamaal, mis vedas 2019. aastal umbes 2,2 miljonit reisijat, sellele järgnes Suurbritannia umbes 2 miljoni reisijaga. Prantsusmaa ja Venemaa on ainsad suured

riigid, kus pole tänapäevaseid rahvuslikke kruisi ettevõtteid, võrreldes Saksamaa, Norra, Itaaliaga jne. (Mathisen, 2021, lk 55)

Areng kruisitööstuses on hõlmanud ekskursioonireise, atlandiüleseid reise, sõjajärgset buumi, reisilaevade hääbumist ja kaasaegsete kruisilaevade saabumist turgu. Tööstus kasvab praegu kiiresti ja on uue aastatuhande alguses turismi kasvu üks peamisi valdkondi. Davidoff ja Davidoff (1994) tõid välja reisijatele meeldivate kruiside viis eripära:

1. Reisijatel on võimalus lühikese aja jooksul külastada mitmesuguseid kohti ilma muude reisimisviiside probleemideta;
2. Laevad on iseseisvad;
3. Kruisilaevadel on kruisijuht ja töötajad, kelle ainus ülesanne on tagada reisijatele nauditav aeg;
4. Kvaliteetset toitu pakutakse elegantses stiilis;
5. Kõik reisijad alustavad ja lõpetavad tavaliselt oma puhkuse. (Dowling, 2006, lk 3)

Uus laevaturg tekitab huvi kogu kruisitööstuse vastu, see on tekitanud ka rekordilise renoveerimisturu. Kruisiliinid kulutavad nüüd oma vanematele laevadele suuri summasid, võttes tagasi ujuvhotelli uusimaid funktsioone ja energiasäästu algatusi kogu nende laevastikus. Kuna tööstusharu on äärmiselt konkurentsivõimeline, kaasavad praegused ja tulevased kuivdokitid üha suuremaid projekte, kuna kruisiliinid investeerivad märkimisväärsed rahalisi vahendeid oma vanemate laevade atraktiivsena hoidmiseks ja selle käigus sageli ka 30-aastase kasutusea künnise tõstmiseks. (Mathisen, 2021, lk 51)

Tänapäeva konkurentsivõimeliste kruisilaevade tööstuses pole üllatav, et kruisilaevade üks eesmärk on olemasolevate klientide hoidmine. Suurt keskendumist klientide hoidmisele tõendab sihtkohtade marsruutide, majutuse, kulinaarse kogemuse ja pardal toimuvate tegevuste pidev paranemine, mis peegeldab tänapäevaste kruisipuhkajate ootusi ja huve. See on kooskõlas arusaamaga, et brändi kasutamise loogilised põhjused mõjutavad klientide emotsionaalseid reaktsioone, millele järgneb pühendumus brändile, ning need võivad põhjustada pidevat tagasiostukäitumist. Viimased pandeemiaeelsed andmed kinnitavad, et kruisitööstusel on oluline roll miljonite inimeste jaoks töökohtade ja majanduslike võimaluste loomisel kogu maailmas. (Chua jt, 2017)

Jätkuvalt takistavad kruise geopoliitilised sündmused. Vahemere idaosa kruisid tulevad tagasi aeglaselt. Musta mere äärde ei lähe põhimõtteliselt ühtegi laeva ja enamikes Põhja-Aafrika

sadamates on liiklus märkimisväärselt vähenenud. Need on piirkonnad ja sadamad, mis on olnud populaarsed ja võivad siirduda tagasi kruiisidele ka tulevikus. (Mathisen, 2021, lk 56)

## **1.2 Eesti enne pandeemia olukorda**

Läänemeri on alati olnud üks elavama laevaliiklusega sisemeresid maailmas. Läänemere ääres asuvad Taani, Rootsi, Soome, Eesti, Läti, Poola, Leedu, Saksamaa, Venemaa. Läänemere ääres elavate inimeste arv on peaaegu 85 miljonit inimest (AS Tallinna Sadam, 2021). Eestiga naabruses olevate riikide pealinnad asuvad mere ääres ja tänu sellele kruiisid Läänemere piirkonnas on turistidele alati meeldinud. Ei tohi ka mainimata jätta, et Sankt-Peterburgi linna nimetatakse ka teiseks Venemaa pealinnaks ja see linn on igal aastal miljoneid turiste enda poole meelitanud.

Laevaliiklus on alati olnud üks peamisi piirkonna siseturismi transpordimeetodeid. Kruiisid on olnud väga populaarsed selles piirkonnas ja seda näitab ka statistika. Eesti sadamatel, Läänemere piirkonnas, on maailma kruiisiturismi kiiremini kasvava ning areneva piirkonna hea maine. (AS Tallinna Sadam, 2021)

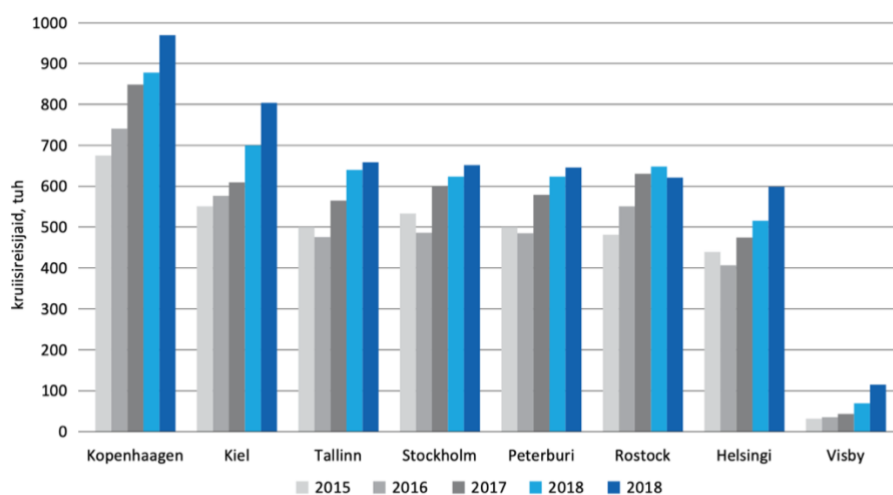
Eesti on tuntud ennekõike kauni pealinna poolest. Fakti pole varjata: Tallinn on Põhja-Euroopa vanim pealinn. Tallinna imeline vanalinn on kantud UNESCO maailmapärandi nimekirja. Tallinna vanalinna ainulaadne väärtus seisneb eelkõige keskaegse miljöö ja struktuuri hästi säilinud terviklikkuses, mis on kadunud enamikus teistes põhjapoolinnades. Käänuliste munakivist tänavate ja kinnistute võrk, mis pärineb 11. – 15. sajandist, on säilinud peaaegu tervikuna. Kõik keskajast pärit olulisemad riigi- ja kirikuhooned on säilinud algsel kujul, samuti paljude kodanike ja kaupmeeste elukohad koos keskaegsete lautade ja ladudega. (Berezin, 2018)

Tallinna Vanasadamas on alustatud projektiga Masterplan 2030, mille käigus ehitatakse üks kai matkalaevadele ja reisiterminal kruiisituristidele. Peale selle projekti teoks saamist on sadam võimeline võõrustama veel rohkem huvireise pakkuvaid laevu. (Intervjuu, Sirle Arroga).

Eesti pealinn matkalaevade külastuste poolest Läänemere siserajoonis kolmas, jäädes alla ainult Sankt-Peterburgile ja Kopenhaagenile. Kuid Tallinn ei ole ainuke Eesti linn, mis on valmis kruiisilaevu vastu võtta. Saaremaa sadamat haldab ka Tallinna Sadam, selle sügavus on kai ääres 10 meetrit, sadam suudab teenindada kuni 200 m pikkuseid laevu. Sadama asukohta looduslik sügavus on piisav Läänemeres seilavate suurimate kruiisilaevade vastuvõtmiseks. (Cruise Europe, 2021)

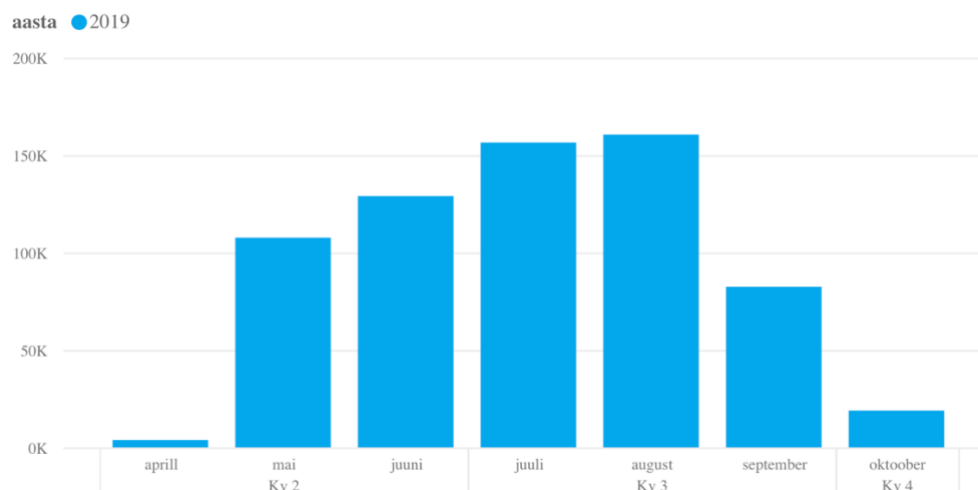
2017. aastal Pärnu sadamasse oli rajatud samuti kruisikai, mis saab vastu võtta kuni 200 meetri pikkusi ja kuni 7,2-meetrise süvisega laevu. Sadam on reeglina valmis vastu võtma laevu 1000-1200 reisijaga. Korraka mahub kai äärde üks laev, Pärnu enda võimekus ei kannaks suuremat küllastajate hulka korraka välja. Pärnu sadam on Eestis esimene erasadam, kes on teinud suure investeeringu kruisikai ehituseks ja selle valdkonna arendamiseks nagu süvendustööd. (Pärli, 2017)

Kruisilaevade küllastuste hooaeg on tavaliselt maist oktoobrini. Hooajaga tavaliselt Eestisse siseneb 300-350 traditsioonilist kruisilaeva. Laevaga reisib Läänemere idaosas aastas üle 40 miljoni reisija, see on üks tihedamaid rahvusvahelise liinilaevaliiklusega ala Läänemeres. 2019. aastal traditsioonilised kruisireisijate arv jõudis 5,4 mln küllastuseni. Läänemere suurimateks kruisisadamateks on Kopenhaageni ja Kieli sadamad, mis kahtlemata on peamisteks Läänemere kruisireiside alg- ja lõppsadamateks (vt. Joonis 2). Suuruselt kolmas Läänemere sadamatest on Tallinna Sadam. 2019. aastal traditsiooniliste kruisireisijate arv kasvas ning jõudis uuele rekordtasemele (vt. Joonis 3.). (AS Tallinna Sadam, 2021)



Joonis 2 Läänemere suuremad kruisisadmad aastatel 2015-2019

Allikas: ([https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2020/04/TallinnaSadam\\_aastaaruanne\\_2019\\_est-2.pdf](https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2020/04/TallinnaSadam_aastaaruanne_2019_est-2.pdf))



Joonis 3. Kruiisireisijate arv 2019. aasta hooajal

Allikas: (<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMTZlODhYVWQtY2I2YS00NjNlLTg5OTUtMmQ1OTJmZjMzNzYyIiwidCI6IjNjNTcyZjcxLWM4MDgtNDY4NS1hYTAwLTJjYTU5YTExYzdIMiIsImMiOjh9>)

Soomele ja Rootsile mõeldud kruiisireise soodustab nii Tallinna sadamaga omavaheline optimaalne kaugus reisilaevaliikluseks kui ka see, et selle reisilaevaliiklus toimub riikide pealinnade vahel, mis asuvad kõik mere ääres. Eesti-Soome ja Eesti-Rootsi rahvusvaheliste reisilaevadega reisimine on alati olnud populaarne Aasia turistide seas, kes saavad „piirkonda“ lennukiga ja alustavad reisimist lähiriikide vahel. Rahvusvaheliste liinireisilaevade tihe sõidugraafik ning mugavad teenused pardal annavad omakorda panuse reisimise lihtsustamiseks. (AS Tallinna Sadam, 2021)

2019. aastal kasvas Eesti sadamaid läbinud reisijate arv 10,64 mln reisijani ning rahvusvaheliste liinireisilaevade küllastuste arv kasvas 3,9%. (AS Tallinna Sadam, 2021)

Tallinn on hästi ette valmistatud kruiisilaevade ja turistidega parimal võimalikul viisil käitlemiseks. Tallinna Sadam järgib Eesti Terviseameti poolt kehtestatud protseduure ja soovitusi ning Tallinna Sadam võtab arvesse EL-i ja kruiisitööstuse suuniseid ja terviseprotokolle. Tõhus meeskonnatöö linna- ja valitsusasutuste, sadamaagentide, reisikorraldajate, kohalike kogukondade ja muude sidusrühmadega võimaldab saabuvate laevade ja turistidega ohutult ja tõhusalt hakkama saada. (AS Tallinna Sadam, 2021)

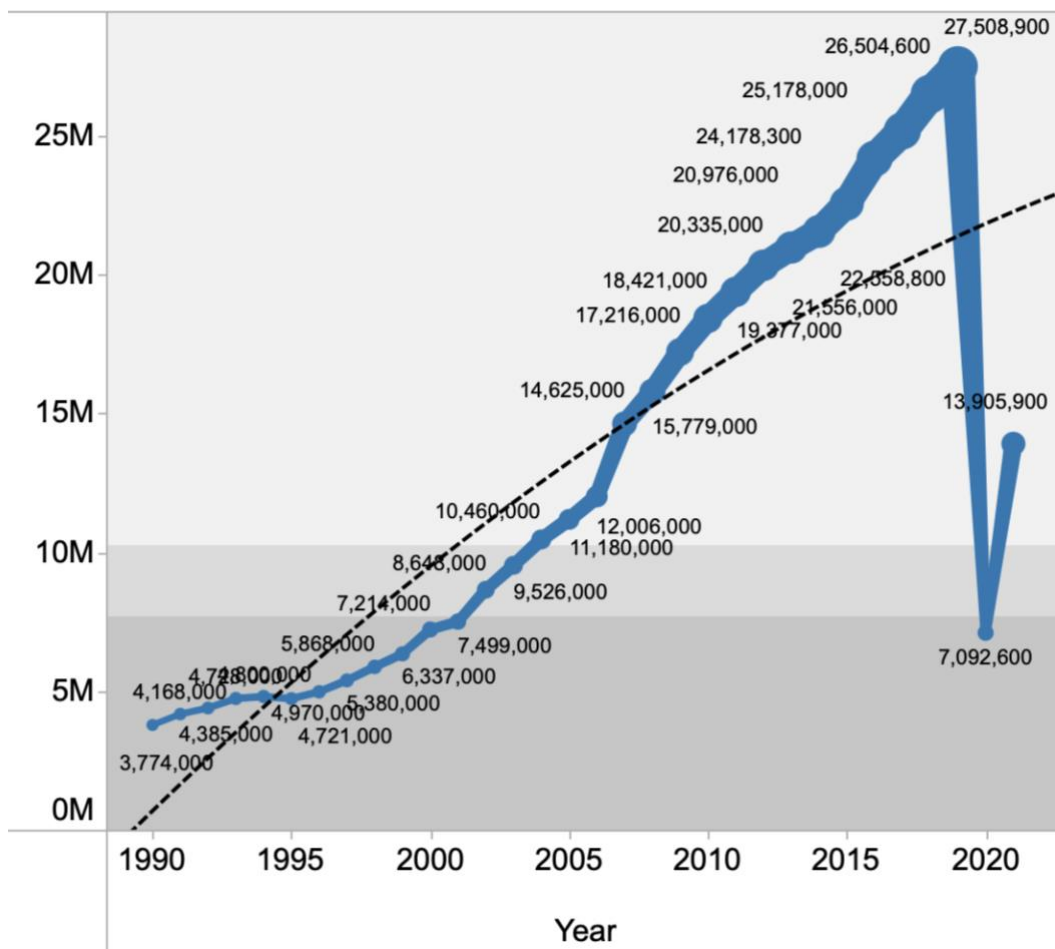
## 2 Kruiiside võimalused tänapäeval

### 2.1 Covid-19 mõju kruiiside tööstusharule

Koroonaviiruse haigus (COVID-19) on nakkushaigus, mida põhjustab hiljuti avastatud koroonaviirus. Enamik COVID-19 viirusesse nakatunud inimesi tunnevad kergeid kuni mõõdukaid hingamisteede haigusi ja paranevad ilma erilist ravi nõudmata, kuid vanematel inimestel ja neil, kellel on selliseid meditsiinilisi probleeme nagu kardiovaskulaarsed haigused, diabeet, kroonilised hingamisteede haigused ja vähk, on tõenäolisem raske läbipõdemine. (WHO, 2021)

2019. aasta lõpus maailmasse tulnud koroonaviiruse haiguse (COVID-19) pandeemia on tugevalt mõjutanud kruiisiteenuseid kogu maailmas. Selle olulise majandus- ja tööhõivetegevuse taaskäivitamine toimub järk-järgult. Kruiiside korraldajad peavad tagama, et kruiisid ei kujutaks lubamatuid terviseriske reisijatele, töötajatele ja üldsusele, eriti võrreldes muud tüüpi puhkusepakettidega.

2020. aasta peatas kruiisitööstuse täielikult. Äri oli aastaid hoogsalt kasvanud: rohkem reisijaid, üha uuemaid ja suuremaid liinilaevu. Siis tuli COVID-19, sellest ajast alates on enamus ehk hinnanguliselt 400 reisilaeva kogu maailmas ennast ankrusse heitnud. Vanemad matkalaevad on kulude kokkuhoiuks maha müüdnud või vanarauaks loobunud, sest kruiisilaevade korrashoid on kallid ja ettevõtete tulud olid kuude jooksul peaaegu nullil. Lisaks sellele on kõvasti langenud ka reisijate arv maailmas (vt. Joonis 4). (Schlagwein, 2021)



Joonis 4 Reisijate statistika graafik maailmas

Allikas: (<https://cruisemarketwatch.com/growth/>)

COVID-19 peatas aga ookeanireisijate kruiisitööstuse praeguseks hinnanguliselt 11 kuuks. Samuti kiirendas see arvukate laevade pensionile jäämist, kuna laevastikud muutuvad kaasaegsemaks ja keskkonnasõbralikumaks. Aastatel 2019–2021 lõpetas töö ülemaailmselt 31 laeva. (Cruise Market Watch, 2018)

2020. aasta keskel võivad aga arenenud COVID-19 järgne "uus normaalsus" koos kriisi finantsmõjudega peatada kruiisilaevade suuruse edasise kasvu. Tähelepanuväärne on see, et kuluprobleemid, nagu sadamatariifid, ilmnevad vaid aeg-ajalt peamise väljakutsena. Isegi sellistel juhtudel peavad sadamad neid teiste probleemidega võrreldes väiksema tähtsusega. (Papachristou jt., 2020)

Seni on pandeemia olnud tööstuse jaoks katastroofiline. 1,5 aastaga 50 miljardi USA dollari suuruse rahalise kaotuse, 1,17 miljoni töökoha kaotuse, 18 kruiisilaeva müümise või vanaraua katkestamise ja vähemalt kolme kruiisiliini lõpetamise. Enne pandeemiat ehitati iga 47 päeva



tagant uus kruisilaev ning vaatamata sellele, et nõudlus on tõenäoliselt langenud, peaks 2021. aastal kasutusele võtma veel 19 laeva, mis on tingitud tööstuse viimase kahe aastakümne jõulisest kasvust. (Reddick, 2021)

Kui pandeemia algas, said kruisilaevad reisijate ja meeskonna seas viivitamatult kõrge nakatumise. Esimese laine ajal jäid tuhanded inimesed laevade pardale lukku, kuna laevad pidid karantiinis olema või nendel oli sadamate määratud poolt riiki sisenemise keeld. 2020. aasta aprilli lõpuks oli üle 50 kruisilaeva kinnitanud COVID-19 juhtumeid ning reisijate ja meeskonna seas oli kinnitatud vähemalt 65 surmajuhtumit. (Reddick, 2021)

COVID-19 pandeemia on ülemaailmne väljakutse. Valitseva ja kohaliku poliitika järgimine muudab globaalsed probleemid vähem nähtavaks. Ümber ookeani sõitvad kruisilaevad koos eri rahvusest reisijate ja meeskonnaliikmetega suletud keskkonnas on sisuliselt rahvusvahelised. COVID-19 pandeemia mitte ainult ohustab nakatunud riikide elanike tervist, vaid sellel on ka märkimisväärne sotsiaalne ja majanduslik mõju. Peaks ka tutvuma rahvatervisega seotud valmisolekuga tulevikus rahvusvahelise koostöö ja ülemaailmse õigluse vajadust. (Nakazawa jt, 2020)

Kui kruisilaeva pardal on COVID-19 puhang, ohustab „kruis“ mitte ainult pardal olijaid (kes puutuvad kokku nakatanud reisijatega, kellel puudub võimalus laevalt kohe lahkuda), vaid ka selle linna elanikke, kuhu laev plaanib silduda.

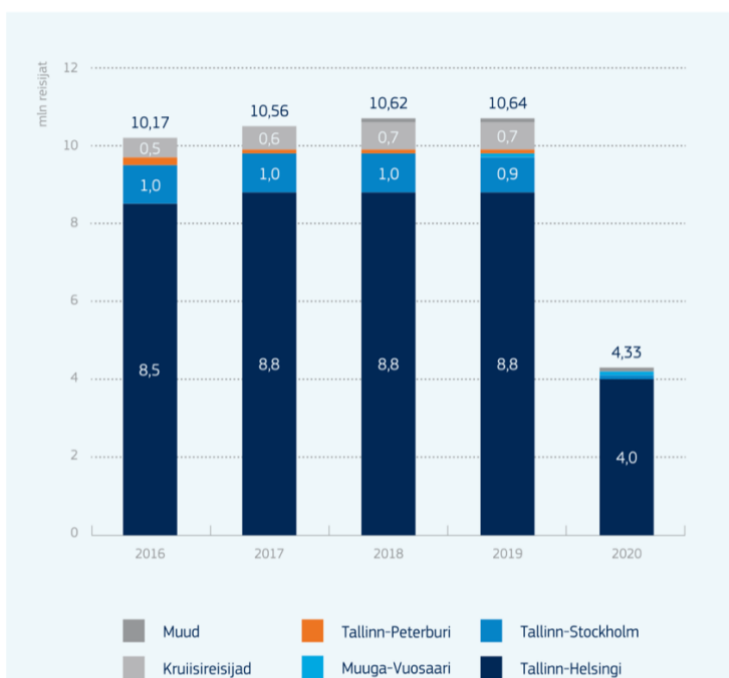
Ülemaailmselt sulgesid riikide valitsused sadamad ja piirasid matkalaevade navigeerimist vastuseks nakkuse levikule kruisilaevade pardal. Reisijad ja meeskonnad olid ohus, kuna nad ei saanud laevalt maha minna ja neil puudus juurdepääs korralikele meditsiinasutustele. Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) nõudis sadamavõimudelt lahendusi, kutsudes üles läbirääkimisi laevandussektoriga seotud sidusrühmadega. Kruisiterminalide sulgemise otsus hõlmab meditsiinilist ja majanduslikku kaalutlust. Sadamariikidel on rahvusvahelise õiguse alusel õigus määrata kruisilaevadele sisenemise tingimusi ning ka keelata sisenemist üldse. Seadus kohustab sadamaid lubama juurdepääsu laevadele ainult siis, kui laev ise on ohus, ega arvesta seega reisijate ega laeva operatori huve pandeemia kontekstis. Maailma Terviseorganisatsiooni (WHO) kehtivad rahvusvahelised tervishoiueeskirjad ei soovita aga sadamal juurdepääsu sulgeda. Juurdepääsu piiramise otsus jääb seega sadama valdajate otsustada, kes hindavad olukorda ja riski. (Van Tatenhove, 2021)

Üldiselt on pandeemia seda sektorit laastanud. Võimalik, et ühtegi teist turismivaldkonda pole pandeemia nii laialt mõjutanud. Naasmine varem jõulise kasvu juurde on ebatõenäoline paljude aastate jooksul. Kuid selleks, et sellel oleks mingit võimalust, peab tööstus mõistma, kuidas pandeemia on mõjutanud inimeste arusaama kruiisidest, ja lahendama nende muresid ja kindlustama, et laevaga reisimine on pandeemia raames ohutu. (Reddick, 2021)

## 2.2 Pandeemia mõju kruiisidele Eestis

COVID-19 pandeemia mõjutas kõiki maailma riike, mille tõttu enamuses kehtestas erisuguseid piiranguid alates 2020. aasta märtsi teisest poolest. Kaitsemeetmed olid suunatud inimeste vaheliste kontaktide ja piiriülese liikumise minimeerimisele, mis kõvasti mõjutas turismisektorit ja inimeste riikidevahelist liikumist. Karantiininoüete tõttu enamik Maaailma kruiiside ettevõtetest tühistasid kruiisilaevade külüstuste broneeringud ja 2020. aastal ühtki kruiisikülüstust Eestisse ei olnud. (AS Tallinna Sadam, 2021)

Seoses 2020. aasta COVID-19 pandeemiaga peatus turismi eesmärgil reisimine kogu maailmas, 2020. aastal jäi piirkonnas traditsiooniliste kruiisireisijate külüstuste arvuks 0, võrreldes 5,4 mln reisijatega 2019. aastal (vt. Joonis 5). (AS Tallinna Sadam, 2021)

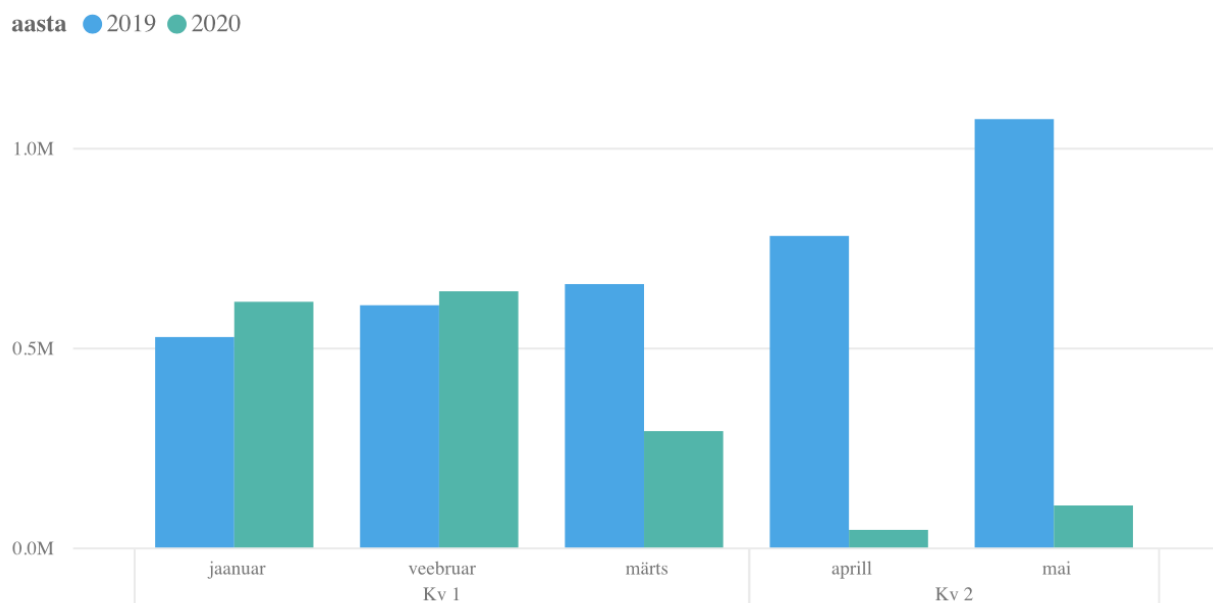


Joonis 5. Reisijate arv liinide lõikes

Allikas: ([https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2021/04/Tallinna-Sadam\\_aastaaruanne\\_2020-EST.pdf](https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2021/04/Tallinna-Sadam_aastaaruanne_2020-EST.pdf))

Seoses 2020. aasta puhkenud COVID-19 pandeemiaga langes 2020. aasta reisijate arv sarnaselt ülejäänud maailma piirkondadele ka Läänemere piirkonnas erakordselt madalale tasemele. Alates märtsist olid Rootsi ja Eesti vahel kruisireisid keelatud ja Rootsi on 2020. aasta kevadest saadik olnud riskiriik, millele kehtis kahenädalane karantiinireguleerimine. Lisaks alates märtsi keskpaigast on suletud Tallinn-Peterburi liin. Laeva liikumine Läänemerele peatus märtsi keskpaigast, taastudes suvekuul, kuid septembris laeva liikumine vähenes taas seoses viiruse teise lainega. (AS Tallinna Sadam, 2021)

Aasta esimestel kuudel, jaanuarist märtsini tavapärasel tasemel. 2020. aasta alguse reisijate tulemus oli võrreldav eelnevate aastatega (vt. Joonis 6). Sadamate lõikes jäid senised suurimad sadamad endiselt suurimateks, kuid Tallinn tõusis kolmandalt teisele kohale Rootsisse reisimise keelamise tõttu. Reisijate arvult suurim sadam oli 2020. aastal Helsingi (4,8 mln reisijat), teine Tallinna (4,3 mln reisijat) ja kolmas Stockholmi (3,6 mln reisijat) sadam. Kokkuvõttes langes Läänemere idaosa suuremate sadamate reisijate arv 2020. aastal 66% 44,1 mln reisijalt 15,1 mln reisijani. (AS Tallinna Sadam, 2021)



Joonis 6. 2019. ja 2020. aastate 1 ja 2 kvartali võrdlus. Reisijate langus

Allikas:

(<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjojNjQ3ZjYyMWItNDk0Yi00NmY5LTlkNmItYjIwODE3NWJlYzdlIiwidCI6IjNjNTcyZjcxLWM4MDgtNDY4NS1hYTAwLTJjYTU5YTExYzdlMiIsImMiOj9>)

Kui võrrelda rekordilist 2019. aasta ja pandeemilist 2020. aasta siis on lihte märgata, et reisijate arv kõvasti langes. Aastal 2019 sisenes Eestisse 10 639 252 reisijat ja juba 2020. aastal 2,5 korda vähem ehk 4 332 607 (vt. Joonis 7). Suur kadu oli tingitud rangetest piirangutest (isolatsiooni

kohustus ning testimise kohustusest), esimeses kvartalis ühe Tallinki laeva hooldustöödest, pandeemiast tingitud täielik Tallinn-Peterburi ja Tallinn-Stockholm liinide peatamine ja traditsiooniliste kruiiside keeld. Lisaks seis ei paranenud ka 2021. aasta 1 kvartalis, kus reisijate arv langes veel võrreldes kahe viimaste aastatega.

Aasta/kvartal/kuu	Helsingi	Stockholm	Peterburi	Muuga-Vuosaari	Trad.kruiis	Muud	Kokku
☐ 2021	<b>333,567</b>				<b>29,518</b>	<b>9,744</b>	<b>372,829</b>
☐ Kv 1	333,567				29,518	9,744	372,829
☐ 2020	<b>3,986,857</b>	<b>139,771</b>			<b>118,476</b>	<b>87,503</b>	<b>4,332,607</b>
☐ Kv 1	1,394,187	136,320			14,913	6,857	1,552,277
☐ Kv 2	489,172				28,354	13,481	531,007
☐ Kv 3	1,517,727	1,667			45,121	55,051	1,619,566
☐ Kv 4	585,771	1,784			30,088	12,114	629,757
☐ 2019	<b>8,797,903</b>	<b>933,402</b>	<b>69,907</b>		<b>114,148</b>	<b>659,925</b>	<b>10,639,252</b>
☐ Kv 1	1,615,502	151,348	2,454		9,767	10,635	1,789,706
☐ Kv 2	2,352,709	265,136	25,220		12,313	240,858	2,906,985
☐ Kv 3	2,778,544	298,579	31,375		56,026	400,096	3,600,063
☐ Kv 4	2,051,148	218,339	10,858		36,042	18,971	2,342,498
<b>Kokku</b>	<b>13,118,327</b>	<b>1,073,173</b>	<b>69,907</b>		<b>262,142</b>	<b>659,925</b>	<b>15,344,688</b>

Joonis 7. Reisijate arv Eestisse aastatel 2019-2021(I kvartal)

Allikas:

(<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiMTZhODZhYUQ1Y2I2YS00NjNlTg5OTUtMmQ1OTJmZjMzNzYyIiwidCI6IjNNTcyZjc4LWM4MDgtNDY4NS1hYTAvLTJjYTU5YU5YzdlMlMlImMiOj9>)

Vaatamata kõikidele miinustele, mis pandeemia tõi Eestile. Tänu pandeemiale sai ellu viia kauaaega plaanitud projekt. Nimelt 2021. aastaks sai rekonstrueeritud kruiisiterminal, projekti sai ellu viia tänu kruiiside peatamisele. Täpsemalt 2021. aastal Tallinna Vanasadamas avati multifunktsionaalne uus kruiisiterminal ja promenaad. Vanasadama terminal on piirkonna kaasaegsem terminal, mis on ehitatud, nii et vähendada selle negatiivset mõju keskkonnale. Kruiisikaide juurde ehitatud terminal suudab korraga mahutada umbes 2000 inimest. (Intervjuu Ingrid Bereziniga)

## 2.2.1 Uuendused Eesti sadamates kruiiside taastamiseks

COVID-19 raames on tehtud uus sadamatöö korralduskava, mis sisaldab protseduure ja meetmeid kruiisilaevade käitlemiseks Tallinnas COVID-19 pandeemia tagajärjel. Käesolevad reeglid on koostatud Eesti Terviseameti ja Transpordiameti koostöös. Uute reeglite eesmärk on vähendada riski ja kaitsta kruiisilaevu, külalisi ja meeskonda. Kuid see on mõeldud ka sadama, selle personali ja kogukonna kaitsmiseks viiruste leviku eest.

Plaan oli luua maksimaalselt turvaline sadam nii reisijate, meeskonna, kuid ka sadama töötajate jaoks. Turvalisuse all mõeldakse piiratud juurdepääsu inimestele ja sõidukitele, juurdepääs on

võimalik ainult juhendamisel, nii saab ennetada igasuguseid kontakte teiste inimestega. (Berezin jt, 2021)

Eesti Transpordiamet on pakkunud lahenduse, et võimalikult kiiresti kruiise taastada (kruiisifirmade kulude vähendamiseks), ajutiselt, kuni 31. märtsini 2021, vabastada laevad, mis sisenevad Eesti sadamatesse laevatee tasudest ja 1. aprillist kuni 31. detsembrini 2021 vähendada laevatee tasud 50%. Kruiisihooajal, ajavahemikul 1. aprillist kuni 31. detsembrini 2021 maksimaalne laevatee tasu võtta kolm korda. (Berezin jt, 2021)

Sadamad peavad olema varustatud kehatemperatuuri mõõdikutega, kui reisijatel on haigussümptomid siis maismaale pääsemine on keelatud, reisija peab jääma kruiisilaevapardale ning isoleerima ennast, selleks peavad loodud tingimused kruiisilaeva pardal. Reisijatele ja meeskonnale vajadusel peavad olema jagatud maskid ja kindad. (Berezin jt, 2021)

Kui laeval pole kahtlustatavat COVID-19 juhtumit, korraldatakse kruiis vastavalt kokkuleppele ja plaanile. Kõigile reisijatele antav teave üldreeglite kohta, mida kohaldatakse riigis kehtiva COVID-19 pandeemia suhtes, samuti muud kohaldatavad reeglid, mida tuleb järgida kruiisi ajal. Kruiisifirmad peavad korraldama võimaluse vähemalt 5% reisijatest ja 5% meeskonnast pardal nakatumise juhul isoleerimist, kui 24 tunni jooksul pärast esimese võimaliku COVID-19 avastamist pole võimalik meeskonda ja reisijaid isoleerida, laeva ei lubata riiki. (AS Tallinna Sadam, 2021)

Tallinna Sadamal on olemas situatsiooniplaanid, mida viiakse ellu, kui laevalt teatatakse kinnitatud juhtumist enne selle sisenemist Tallinnasse. Need plaanid on saadaval kruiisiliinide tellimisel (korraldamisel). Tallinna Sadam kaasab kruiisifirma, laevaagendi ning Eesti ametivõimud otsustama, kuidas juhtumit kõige sobivamalt käsitleda. Eeldatakse, et kruiisifirma korraldab oma esindaja kaudu COVID-19-ga nakatunud ja raskete sümptomite all kannatajate karantiini pardal või kaldal. (AS Tallinna Sadam, 2021)

Sadama ja teisi osakondi teenindavaid töötajaid jälgitakse ning testitakse COVID-19-ga. Töötajad peavad kasutama kaitsevahendeid (maskid ja kindad), kauplustes paigaldatakse lisakaitseks pleksiklaasi. Mahaminekuks on koridorid eraldi töötajate ja meeskonna jaoks, et meeskonnatöötajatele võimaldada hajutamise reisijatest terminali. (Berezin jt, 2021)

Kruiisimiseks on loodud spetsiifiline kodukord ehk bussiga liikumine maismaal. Bussid peavad olema alati sanitiseeritud, et oleks reisijate jaoks turvaline. Bussidele pääsemiseks hakatakse

reisijate voolu reguleerima nii, et ühes kohas oleks piiratud arv inimesi. Reisikorraldajad, giidid ning bussijuhid peavad alati oma haigussümptomeid jälgima ning olema varustatud igasuguste kaitsevahenditega (maskid, parem kui respiratoorsed; kindad; antiseptik), kohapeal on võimalik ka testimine, kuid eraldi tasu eest, seega turismi ettevõtted peavad ise hoolitsema turvalisuse eest. (Berezin jt, 2021)

Igäüks, kes siseneb Eestisse, peab esitama teavet oma reisimarsruudi, reisikaaslaste, võimalike kontaktide kohta COVID-19 sümptomeid näitava isikuga ja oma praeguse tervisliku olukorra kohta. Kogu suhtlus peaks toimuma laevaagendi kaudu. (AS Tallinna Sadam, 2021)

### **2.3 Pandeemia alguses karantiini sattunud laevad**

Pandeemia alguses keegi ei osanud kindlalt öelda, milliseid tagajärgi võib tuua reisimine, eriti kruisilaevadel. Kinnised ning ebasobiliku ventilatsiooniga ruumid soodustavad viiruste levikut, eriti nii nakatavat nagu COVID-19. Jaanuari alguses jõudis viirus ka Hiinast väljapoole. See pani küsimuse alla reisimise, kuid kruisid jätkasid oma tööd. Kruisid planeeriti ja see jätkus kuni järjestikus olnud olukordi, kus laevad sattusid koroonaviirusest tingitud karantiini, ning inimesed istusid päevi ja isegi nädalaid pardal „vangis“.

Kruisilaevad veavad tuhandeid reisijaid ja töötajaid läheduses ning peatuvad kogu maailma sadamates. Nende sisemist ventilatsioonisüsteemi nähti juba võimalike nakkuse levitajatena. Kui maailma osad hakkasid koroonaviiruse vastaseid luuke lätistama, kehtestades kogu regiooni ja seejärel kogu riiki hõlmavad sulgemised ja reisikeelud, peeti kruisilaevu leviku kiirendajaks.

Ülemaailmne koroonaviiruse pandeemia on laevareiside sektorit laastanud laialdaste häirete ja tühistamistega, mis mõjutavad miljoneid kruisireisijaid. Kruisitööstust mõjutasid negatiivselt pardal olnud piiratud keskkond, nii meeskonna kui ka reisijate kõrge nakatumismäär ning laialdane negatiivne meediakajastus, kuid ka järjest mitmed karantiini sattunud laevad.

Andmete otsimise ja analüüsi abil leidis autor, et COVID-19 pandeemia puhang oli peaaegu 50 rahvusvahelisel kruisilaeval, mis näitab selgelt selle probleemi keerukust. Samuti erinevad kruisilaevad, sadamad ja rannikuäärsed riigid võtsid pandeemia ennetamiseks ja ohjamiseks vastu erinevad meetmed. Eelkõige suleti paljud sadamad reisipiirangute tõttu ning keelati sissesõit rahvusvahelistele kruisilaevadele ja välisriikide kodanikele. COVID-19 pandeemia ajal peatati paljud rahvusvahelised kruisiliinid, et tõkestada uue koroonaviirushaiguse ülemaailmset levikut.

Mõnede riikide valitsused keelasid välismaisetel kruisilaevadel nende sadamatesse siseneda, mistõttu tuhanded reisijad ja meremehed ei saanud laevadelt merel viibimise ajal maha tulla.

Esimene koroonaviiruse juhtum oli laeva Diamond Princessi pardal, kus oli 2 nädalaga 712 nakatunud, kellest 28 said surma. Sellele järgnesid samuti Princess Cruises laevad – Grand Princess 122 kinnitatud positiivse koroonaviiruse juhtumiga, millest 7 on lõppesid surmaga ning laev Ruby Princess 852 juhtumiga, millest 28 lõppesid surmaga. Kuid juhtumeid oli veel, kui olukord läks kriitiliseks enamus kruiside ettevõtteid otsustasid oma laevad ankrusse heida, kõik planeeritud kruisid tühistada, kuni olukord paraneb. (Stein, 2020)

### **2.3.1 The Diamond Princessi juhtumi järeldused**

Diamond Princess on Suurbritannias registreeritud kruisilaev, mille omanik ja käitleja on Princess Cruises. Ta alustas tegevust 2004. aasta märtsis ja tegeles peamiselt kruisidega Aasia põhjapoolkera suvel ja lõunapoolkera suvel Austraalias. Laeva ajaloos on olnud kaks märkimisväärset nakkushaiguse puhangut - noroviiruse põhjustatud gastroenteriidi puhang 2016. aastal ja SARS-CoV-2 põhjustatud COVID-19 puhang 2020. aastal. (Cruise Industry news, 2021).

The Diamond Princess oli Jaapanis 16-päevasel kruisireisil, mis sai alguse 20. jaanuaril ja pidi lõppema 4.veebruaril Yokohamas (vt. Joonis 8), kuid kruisilaev Diamond Princess on olnud Jaapanis sadamas ankrus juba alates 3. veebruarist 2020. (Cruise Industry news, 2021)

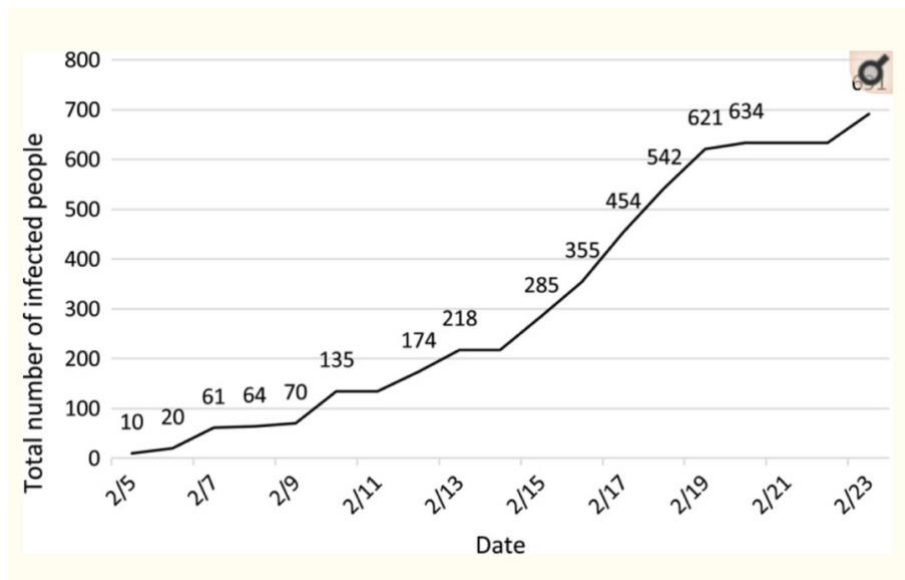
Printsess Cruise sõnul testimise protseduur osutus tavaliseks pärast uudiseid, et laeval seilanud ja Hongkongis maha läinud reisijal tekkisid sümptomid kuus päeva hiljem. Uudiste järgi pardale reisijana tulnud 80-aastane mees, rahvusest hiinlane 20. jaanuaril Yokohamas ja lahkus 25. jaanuaril Hong Kongis. Pardal oli 2666 reisijat ning 1045 meeskonnaliiget, kes hõlmavad mitmesuguseid rahvuseid, kuid ligikaudu pooled pardal olevatest külalistest olid pärit Jaapanist. (Rocklöv jt, 2020)



Joonis 8. The Diamond Princessi retk Yokohamast

Allikas: (<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7156812/>)

Kruisilaeva reisijate ja meeskonna 2019. aasta koroonaviiruse haiguse puhang (COVID-19) põhjustas 3. veebruaril 2020 alanud karantiini, mis kestis Yokohama sadamas ligi 4 nädalat. 9. veebruariks oli laeva meeskonnaliikmete seas 20 haigusjuhtumit. Karantiini lõpuks oli reisijate ja meeskonna seas laboratoorselt kinnitatud peaaegu 700 COVID-19 juhtumit (vt. Joonis 9). Aruandes kirjeldatud kruisilaeva uurimise algaasis tehtud järeldusi laevapere liikmete seas COVID-19 juhtumite kohta. (Kakimoto jt, 2020)



Joonis 9. Koroonaviirusesse nakatunute inimete kasv pardal

Allikas: (<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7156812/>)

1. veebruaril tuvastati COVID-19 laboratoorselt kinnitatud juhtum reisijal, kellel olid sümptomid ilmnenud 23. jaanuaril ja kes lahkus 25. jaanuaril pardalt enne laeva saabumist Yokohamasse. Veel ühel reisijal, kellel oli laboratoorselt kinnitatud COVID-19 juhtum, olid sümptomid ilmnenud 22.



jaanuaril ja ta oli laeval, kuni ta saabus 3. veebruaril Yokohamasse. Kõiki sümptomaatilisi reisijaid testiti Yokohamasse saabumisel ja positiivsete tulemustega reisijaid kontrolliti. (Kakimoto jt, 2020)

Pärast karantiini algust jätkasid meeskonnaliikmed tavapärase tööülesannete täitmist, toimetasid reisijatele süüa, kui meeskonnaliikmed ei töötanud, pidid nad jääma oma kajutitesse. (Kakimoto jt, 2020)

Keskfond oli reisijate ja meeskonnaliikmete jaoks erinev. Diamond Princessil on üle 1000 meeskonnaliikme, kellest enamik on pärit Kagu-Aasiast ehk madala ja keskmise sissetulekuga riikidest. Abi vajavatel reisijatel võis olla juurdepääs privaatsetesse ruumidesse, kuid meeskonnaliikmed sinna ei saanud ja pidid jätkuvalt osutama teenuseid potentsiaalselt nakatunud reisijatele. Meeskonnaliikmed vastutavad ainuisikuliselt reisijatele üldteenuste pakkumise ja laevaliikluse hõlbustamise eest, kuid samas nad ei olnud koolitatud meditsiinitöötajad. Hoolimata meditsiinilise professionaalsuse omaksvõtmise raskusest pidid nad käituma nagu vabatahtlik meditsiinipersonal. See on seotud globaalse-sotsiaalse ja majandusliku struktuuriga. (Nakazawa jt, 2020)

Kuna esimesed avastatud juhtumid ilmnasid reisijate seas, kes muutusid sümptomaatiliseks 22. ja 23. jaanuaril, levis COVID-19 tõenäoliselt kõigepealt reisijatelt meeskonnaliikmetele ja levis seejärel meeskonna sees, eriti toiduteenuste töötajate seas. (Kakimoto jt, 2020)

Esimene juhtum, mis avastati meeskonnaliikmel-toitlustusteenindajal, esines 2. veebruaril palavikuga. Yokohama karantiinibüroo labori reaalajas läbiviidud polümeraasi ahelreaktsiooni test oli etioloogilise aine SARS-CoV-2 positiivne COVID-19 ja meeskonnaliikmel lubati Yokohamas maha minna 4. Veebruaril. 9. veebruariks oli laboratoorselt kinnitatud 20 juhtumit meeskonnaliikmete seas, sealhulgas oli kolm inimest, kes teatasid tihedast kontaktist teiste meeskonnaliikmetega enne karantiini rakendamist, kellel oli juba laboratoorselt kinnitatud COVID-19. Seitsmel haigel meeskonnaliikmel ilmnasid sümptomid 3 päeva jooksul peale karantiini algust, mis näitab, et osa SARS-CoV-2 nakatamist toimusid tõenäoliselt enne karantiini rakendamist. (Kakimoto jt, 2020)

Princess Cruises saatis 3. veebruaril kõigile meeskonnaliikmetele küsimustiku, sel ajal teatasid kolm meeskonnaliiget palavikust. Teine meeskonnaliikmete küsitlus viidi läbi 9. veebruaril. Sel ajal teatas palavikust 31 meeskonnaliiget, kellest 20 (65%) olid toitlustustöötajad. Suur

nakatumine oli tingitud sellest, et meeskonna söögikoht määrati meeskonna peamiseks koguduse piirkonnaks; reisijatel ei olnud juurdepääsu sellele laeva osale. (Kakimoto jt, 2020)

Küsitlused viidi läbi üheksa meeskonnaliikmega, kellel oli kinnitatud COVID-19, 12. veebruaril vahetult enne nende pardalt lahkumist. Need intervjuud näitasid, et nakkus oli ilmselt levinud isikute vahel, kelle kajutid asusid samal tekil (3. tekk) ja kes töötasid samas ametirühmas (toitlustus), tõenäoliselt kontakti leviku kaudu, mis on kooskõlas nakatumise arusaamaga COVID-19 levikuga. (Cruise Industry news, 2021)

Jaapani ametivõimud olid laeva karantiini pannud, kuna laeval reisinud ja Hongkongis maha läinud reisijal olid sümptomid ilmnunud kuus päeva hiljem. Kümme esimest positiivse testi saanud parda reisijat on väidetavalt karantiini alla toimetatud kaldale ravimiseks, selleks ajaks oli testitud vaid 273 reisijat. (Cruise Industry news, 2021)

Princess Cruises sõnul, pärast karantiini lõppu oli teostatud 3. taseme sügavpuhastus: ettevõtte puhastas ja desinfitseeris täielikult laeva. Kruiisifirma sõnul laevapuhastamise protsessi jälgisid ja kiitsid heaks Jaapani tervishoiuministerium ja CTEH (science-based environmental consulting firm). Jaapani ametivõimud on nüüd laeva sertifitseerinud, tühistanud selle karantiini ja kinnitanud, et see on valmis uueks kruiisiks, ilma COVID-19 jälgedeta. Pärast täielikku puhastust pandi laev ankrusse Yokohama sadamas asuvas laevatehases renoveerimiseks - sealhulgas kõigi madratsite, voodipesu, mänguasjade ja muude asendamiseks. (Cruise Industry news, 2021)

## **2.4 COVID-19 raames positiivselt lõppenute kruiiside ülevaade ja selle analüüs**

Selle osa eesmärgiks on tuua näiteid, kuidas suurimad kruiisi ettevõtted taastavad oma tööprotsessi, see on tähtis nii lõputöö eesmärkide saavutamiseks, kuid ka autori poolt intervjuude järelduste toetamiseks ja väljatoomiseks.

Kõik kruiisifirmad said kõvasti kannatada COVID-19st. Algusest peale oli aru saada, et kõige rohkem kannatab maailma majandus ning kindlasti turism. Kui detsembrist jaanuarini tundus, et kiirelt nakatav viirus jääb Hiinasse, siis juba veebruarist koroonaviiruse lööki tundis terve maailm, kõik riigid hakkasid järjest julgeoleku ja haiguse leviku takistamise eesmärgil oma piire kinni panema, takistades sellega reisimist.

Veebruaris ning märtsis plaanipäraselt toimusid kruisid, kuid peale järjestikus olevat olukorda, kus kruisilaevad sattusid karantiini, otsustasid ettevõtted alles alanud hooaega enne tähtaega lõpetada. Enamus ettevõtteid panid laevad remonti või viisid hooldusesse. Kindlasti oli tähtis pöörata tähelepanu aspektidele, mis võiksid aidata tulevikus (uuel kruiside hooajal) vältida kiiret nakatumist laevapardal ning vähendada kõiki tegelikke riske. Siia nimekirja läks ventilatsiooni vahetus, meditsiiniliste ruumide remont ja uude seadmete paigaldamine.

Eelmise aasta autori vahendusfirmapraktika (mis oli samuti läbitud ESTMA OÜs) järeldades, saab öelda, et kruisifirmad lootsid kruise taasavada suve alguses, kuid see aina lükkus edasi. Augusti keskel selgus, et maailm ootab koroonaviiruse teist lainet, ja riigid hakkasid järjest uuesti piire kinni panema, kuid näiteks Lõuna-Euroopas oli olukord koroonaviirusega seotud stabiilne ning see võimaldas proovida taaskäivitada kruise osalise laevaparda täituvusega.

Need hädad rõhutavad rahvusvahelise koostöö ja koordineerimise puudumist selliste hädaolukordade lahendamiseks. COVID-19 ei ole esimene kord, kui rahvusvahelised kruisilaevad pandeemia tõttu raskesse olukorda sattusid. Pärast rahvatervise hädaolukorda loomist Rahvusvahelise Tervise Reguleerimise alusel on WHO kuulutanud Rahvusvahelise tähtsusega rahvatervisealase hädaolukorra välja kuus korda. SARS ajal 2003. aastal, gripp H1N1 2009. aastal, Ebola viirushaigus 2014. aastal ja MERS 2015. aastal mõjutasid ülemaailmset kruisitööstust oluliselt. (Zhang jt, 2021)

2021. aastal kruisimine on sattunud tingimusliku raamistiku pandeemia tõttu, kuid on ka näiteid, kus hästi reguleeritud ja jälgitud kruisid on saanud positiivse tulemuse. Siin on ülevaade sellest, mida pardal tehakse, tagamaks turvalisuse reisijatele ja meeskonnale. Näiteks TUI Cruisesiga on alates 24. juulist kruisitud rohkem kui 40 000 ilma pardal registreeritud ühtse koroonaviiruse juhtumit. Kohe tekib küsimus: kuidas? COVID-19 vastu võitlemiseks pole hõbekuuli, see on mitmetasandiline lähenemine. Teades iga väljakutse olulisust ja selle olulisuse erinevust, saavad sadamad optimeerida olemasolevaid ristlussadamate juhtimismudeleid.

COVID-19 kriis võib taas nihutada tasakaalu strateegiliste ja operatiivsete väljakutsete vahel. Täiendavad kohandused COVID-19 või sarnaste kriiside tõttu (st ennetavad meetmed, valmisolek reageerida viirussündmustele kruisilaevade pardal, nakkusohtlike reisijate ja meeskondade pardal mineku ja reisimise vältimine, tagasiulatavalt reageerimine juhtumitele pardal ja terminalides, jne) toovad paratamatult esiplaanile tegevusega seotud väljakutsed. Olukorra jälgimine ja uuesti tekkiva tasakaalu uurimine on hädavajalik.

Pandeemia tõttu peavad potentsiaalsed ristlejad mõtlema terviseprotokollidele, haiguspuhangute ennetamise plaanidele, pardal asuvatele sanitaartoimingutele, sotsiaalsetele distantseerimismeetmetele ja tervisekontrollidele. Samuti peavad nad arvestama kruiisi ajal võimalike haiguspuhangute tagajärgedega. Selle tagajärjeks võib olla vajadus tervishoiuteenuste kättesaadavuse järele või isegi kruiisi lõpetamine.

Mõni sihtkoht tunneb nüüd ära eelised, mida kruiisilaevad neile on toonud. Teised võivad pandeemiat kasutada oma jätkusuutliku turismi kontseptsioonide väljatöötamiseks, osaliselt selleks, et muuta nad sõltumatuks kruiisilaevadest, mida kohaliku elanikkonna seas enamasti ei armastata.

Uuenduste ja protokollide analüüsiks ning võrdluse tegemiseks autori poolt oli valitud 5 suurt kruiisiettevõtet, kõigile tuntuid TUI Cruises, MSC Cruises, Costa Cruises, Dream Cruises ning AIDA Cruises. Autor arvab, et nende ettevõtete poolt pakutud lahendused võiksid olla heaks eeskujuks ja pandiks kruiiside taaskäivitamiseks ka Põhja - Euroopas. Õnnestunute kruiiside arv Lõuna - Euroopas, kindlustab, et isegi nii raskes ja ranges olukorras on võimalik ilma suuremate tagajärgedeta kruiise korraldada. Tervis ja ohutus on alati kõige olulisem prioriteet, kuid lähtudes kõigist meetmetest ja turvaliste kodusadamate kontseptsioonidele, on kruiisid on hetke olukorraga üks ohutumaid reisimisviise.

Cruise Lines International Association (CLIA) ja Seatrade Global Cruise otsustas sundida kruiisilaevade ettevõtteid mõelda enda meetmete üle. Üldiselt pakuvad IMO ja EL peamiselt rahvusvahelisi standardeid ja õigusakte selle laevanduse sektori jaoks; tööstusliidud esindavad kruiisifirmade huve, luues foorumeid infovahetuseks ja läbirääkimisteks kruiisiturismi arendamise teema. Võimalikud COVID-19 järgsed meetmed kruiisilaevadel on testimisvõimaluste korraldamine, ruumide (kajutid, restoranid, basseinid, diskoteegid jne) ümberkorraldamine, maksimaalne reisijate arv, kohandatud programmid ja protseduurid kruiisiterminalidesse sisenemiseks ning reisijate külastused kaldal. ELi liikmesriikide vahel ei ole organiseeritud reaktsiooni, kuidas tegutseda viirusepuhangu ajal. Laevandustööstus töötab IMO määruste piires välja meeskonna maksimaalsete merepäevade ja nende asendamise mõõtmiste reeglid. Meeskondade vahetamise ja kodumaale tagasitoomise eest vastutab sektor ning üksikute sadamate otsustada on see, kas need hõlbustavad laevameeskondade liikumist ja vahetust. (Van Tatenhove, 2021)

Näiteks, traditsiooniliste kruiiside tervise- ja ohutusprotokollide põhielemendid hõlmavad kogu meeskonna testimist ja karantiini, kõigi reisijate testimist, vähenenud läbilaskevõimet ja sotsiaalset distantseerumist, see on omamoodi ahel, kus iga lüli mängib oma osa.

Et kõik laeval kõik käiks sujuvalt, on ettevõtted välja töötanud ranged hügieenikontseptsioonid. COVID-19 puhanguid, nagu pandeemia alguses arvukatel kruiisilaevadel aset leidnud puhangud, tuleb kindlasti vältida. Seetõttu tuleb kõiki, kes soovivad kruiisilaevale minna, eelnevalt testida. Kulud kannab enamasti kruiisipakkujaid. Ka pardal peavad olema ranged hügieeniprotokollid: maskid on kohustuslikud nii reisijatele kui ka töötajatele.

COVID-19 juhtude ennetamine on potentsiaalsete positiivsete COVID-19 juhtumite professionaalne, organiseeritud ja ettevaatlik käsitlemine. Uuendusi oli palju alatest PCR testide tegemisest kuni jälgimissüsteemide ja mulli ekskursionideni. PCR testid olid kõige tähtsam ja rangem reegel kruiisi alustamiseks, ilma testita laevale pääsemine pole võimalik ja see puudutab ka neid, kes oli varem ka haige olnud.

Negatiivne COVID-19 test on vajalik 72 tundi enne reisi algust ja seda saab teha reisijatele tasuta. Laevale minnes on terminalis reguleeritud külaliste arv, tuleb kanda näomaske. Enne „sisseregistreerimist“ kontrollitakse külalistel kehatemperatuuri kontaktivaba termoskanneri abil. Seejärel saavad külalised minna oma kajutitesse. (Capella, 2021, lk 40)

Testi tunnustus peab olema inglise, itaalia, saksa, prantsuse või hispaania keeles ning see peab sisaldama: külalise isikuandmeid (kontrollitavad teiste reisidokumentidega), testi kuupäeva, analüüsi teinud keskuse identifitseerimis- / kontaktandmeid, kasutatud tehnikat ja negatiivne testi tulemus. Terminali testimise tulemused olid kättesaadavad umbes tunni pärast. Laevale asumine oli lubatud pärast negatiivset testi tulemust. Laevale minekuks tuleb terminalis esitada paberkandjal või elektrooniliselt testitulemuste originaal. Igale reisijale määrati rahvamasside vältimiseks kindel pardale mineku aeg. (TUI Cruises, 2021)

Regulaarne meeskonna testimine tagab kruiisi õnnestumise, seda ka tõendab Diamond Princessi pardal suur nakatumine meeskonna sees, mida võiks ennetada testimisega. Ettevõtte on otsustanud, et meeskonnaliikmeid testitakse kindlasti kord 30 päeva jooksul, kui isegi tihedamini. Meeskond peab enne lendamist ja seejärel uuesti enne laevale minekut läbima PCR-testi. Kui mõlemad testid on negatiivsed, satub meeskond pardal 14-päevasesse karantiini. Neil ei ole lubatud oma toast lahkuda. Neile eraldatakse rõdukajutid väljaspool, et neil oleks juurdepääs värsketele õhule ja nad

saaksid karantiinis olles koolitusi läbida („crew drills“). (TUI Cruises, 2021), (Capella, 2021, lk 24)

Esimesteks lahendusteks, mis olid pakutud kruiisifirmadele oli taaskäivitada kruiise vähendatud reisijate arvuga, ning ainult lühikeste kruiisidena, 2–7 päeva, kuid vältida riike, kus on väga suur nakatumisnäitaja (Taani, Soome, Saksamaa, Norra, Rootsi) – pandeemia alguses (TUI Cruises, 2021). Hamburgist ja Kielist kruiisides on kruiisid kestnud kaks kuni seitse päeva, mida mõnikord kirjeldatakse maaliliste kruiisidena Läänemerel, ilma sissesõidusadamateta. (Capella, 2021, lk 21)

2020. aasta Augusti lõpust TUI Cruises poolt oli korraldatud 63 kruiisi 60 519 reisijatega. Kuid kindlasti ei tohi mainimata jätta, et kruiiside pikkus oli tavalisest lühem, kuid positiivseks uudiseks oli 0 COVID-19 juhtumit pardal, samas kruiisid olid vähendatud külaliste mahutavusega ~ 50%, maksimaalselt 60% (kuni 1600 reisijat) (TUI Cruises, 2021). Costa Cruises alustas tegevust samuti vara – 6. septembril, kui sõitis Triestest iganädalase programmiga Itaalia külalistele (Itaalia-sisene kruiisimine). (Capella, 2021, lk 15)(TUI Cruises, 2021)

2020. aasta oktoobris MSC Cruises taaskäivitas oma tegevust kruiisidega Kreekasse, mis lõpuks peatati sealsete piirangute tõttu. Lisaks algusest peale pardale minek oli keelatud Itaalia erinevate piirkondade elanikele, kes nägid väljakutseid pandeemia ohjeldamisel. (Capella, 2021, lk 16)

Dream Cruise kruiisid võeti tagasi novembris Singapuri turismiameti (STB) pilootprogrammi raames kruiiside turvaliseks ja järkjärguliseks jätkamiseks, „CruiseSafe” sertifikaadi alusel. Esimeste tegutsevate reise läbilaskevõime oli piiratud 25%-ni ja need olid avatud ainult Singapuri elanikele. Samuti novembris sai avapaugu AIDA kruiisid, kes novembri lõpuks vedas juba enam kui 30 000 reisijat. (Intervjuu Sergei Turkoviga) (Dream Cruises, 2021)

Esimestel kruiisidel Põhja-Euroopasse, Vahemerele ja Singapuri lähedale, ei lubatud reisijatel laevalt maha minna. Nüüd, kui kohalikud omavalitsused seda lubavad, saavad reisijad jälle maale tulla. Sellest hoolimata peavad kruiisireisijad oma grupis koos püsima. Neil, kes gruppidest loata lahkuvad, ei lubata laevale tagasi pöörduda. (Schlagwein, 2021)

Suureks uudiseks oli laeva mullis liikumine – see tähendas reisijate jaoks piiratud liikumist, kuid isegi see ei kaotanud suurt huvi kruiiside vastu reisijate poolt. Turvalisuse kaalutlustel ja kontakti minimeerimiseks pakuti autoriseeritud kalda ekskursioone. Mulliga liikumine tähendas eelbroneeritud mahaminekut laeva pardalt teatud kohtadesse, väikestes gruppides. Gruppidest

lahkumine ja omal soovil linnas liikumine oli rangelt keelatud ning reeglite rikkumist karistati reisijate pardale tagasimineku keeluga, inimesed pidid ise otsima varianti koju naasmiseks.

Kõik kruisifirmad loobusid turvalisuse tagamiseks Rootsi laua kontseptsioonist, mis oli täielikult ümber mõeldud ja selle asemel külalised said lauateenust kõigis restoranides ja kõigil söögikordadel. Restorani sisenedes peavad külalised registreerima end sisse ja välja registreerima enne/peale einestamist, kasutades oma kajutikaarti restorani sissepääsu juures. Laeva istumisrestoranides toimub söök COVID-eelsele ajastule väga vähete muudatustega: menüü on interaktiivne ja seda saab vaadata QR-koodi kasutades.

Iga ettevõtte poolt oli loodud laevasisene reageerimiskava, et vältida suuri viirusepuhanguid, lisaks sellele iga ettevõtte poolt olid loodud oma jälgimissüsteemid, mis said kaasa aidata viiruse puhangu ajal identifitseerida lähiskontakte reisijate seas ja vajadusel isoleerida, neid kes võib olla haige. Näiteks, Dream Cruises on samal eesmärgil kasutusele võtnud kaardi valideerimise süsteemi. Sisenemise valideerimise punktid (ETP) on kontrollpunktid, mis asuvad laeva ja baaride ümber, kus külalised peavad valideerima oma reisijakaardi, et registreerida oma sissepääs ja väljapääs potentsiaalselt rahvarohketes kohtades. Selle meetodi abil registreeritakse aeg ja koht, võimaldades meeskonnal kohe teada saada kohtadest, mida külastavad kõik uuritavad isikud. Seadistatud ohutu haldamise meetodi (SMM) tõttu ei lubata pardale ühtegi enam kui viieliikmelist rühma (pere või sõprusgrupp). (Capella, 2021, lk 32)

MSC on valinud jälgimissüsteemiks käepaelu, mis antakse igale reisijale laeva peale minnes ja mida on kohustuslik alati kanda. Sama käevõru on vaja maksete ja salongiuste avamiseks. World Dreami pardal on kasutusele võetud mitu kontakti jälgimise meetodit. MICEPod, märk, mis on kohustuslik, reisijad kannavad seda kogu aeg. Kontaktide jälgimise tagamiseks kasutab see Bluetooth-tehnoloogiat. Pardal olevad meeskonnaliikmed kannavad käepaelu, mille sees on GPS. Alates 7. aprillist 2021 on uueks jälgimissüsteemiks Tracey - märk. Kõigile külalistele välja antud märk reisijate andmeid ei avalda, kuna märki kasutatakse tervise- ja sotsiaalse distantsi järgimise ja kontaktide jälgimiseks, sellel pole GPS-i, interneti ega mobiilset ühendust. (MSC Cruises, 2021)(Dream Cruises, 2021)

TUI Cruises otsustas paremaks kruisimiseks luua COVID-19 reageerimiskava, kus peamisteks eesmärkideks oli reisijate identifitseerimine, eraldamine, testimine ja nende lähiskontaktide jälgimine Corona-Warn-Appiga. (TUI Cruises, 2021)

Kõigil ettevõtetel ei olnud teist valikut, kui ehitada täielikult varustatud meditsiinikeskusi, mis koosneb professionaalsetest arstidest ja kvalifitseeritud ning kogenud tervishoiutöötajatest, mida ajakohastatakse pidevalt terviseprotokollide ja standardite osas, et võidelda COVID-19 leviku vastu. (Intervjuu Ingrid Bereziniga)

Lisaks käsitletakse ka kruisilaevade käitamistavasid, nagu ürituste vaheliste ruumide ventileerimine (teatrietendused, söögikohad) ja tehniline hooldus, tagamaks, et kõik süsteemid toimivad nii, nagu peaksid. Isegi kui uued koroonaviiruse vastased vaktsiinid on laialt levinud, võib keskendumine HVAC-ile aidata leevendada noroviiruse puhanguid ja mis võivad olla uued, seni teadmata bioloogilised riskid, mis kaasnevad COVID-19-ga. Tänapäeval HVAC seadmeid kasutab Costa Cruises ettevõtte, kuid enamus ettevõtteid kaalub HVAC seadmete paigutamist ka oma laevadesse. (Mathisen, 2021, lk 8)

Samas MSC otsutas teha valikut HEPA filtrite poole. Kõik nende laevade avalikud ruumid on varustatud sajabrotsendiliselt värske õhuga, õhu ringlust ei toimu. Lisaks eralduspiirkonnale on paigaldanud HEPA filtrid, et vältida võimalike patogeenide äravooluõhust välimistele tekkidele jõudmist. (MSC Cruises, 2021)

Kui pardal pole ühtegi külalist, laeva põhjalikult puhastakse ja desinfitseeritakse. Kasutatakse kajuteid vaheldumisi, nii et ühel reisil hõivatud kajut jääb järgmisel tühjaks. See tähendab, et jääb rohkem aega kajutite puhastamiseks. (Capella, 2021, lk 18)

Avalikke alasid ja üldkasutatavaid ruume puhastatakse igal õhtul sügavuti ja desinfitseerimisvahenditega, samuti puhastatakse neid kogu päeva jooksul regulaarselt. Näiteks koristatakse avalikke tualette iga 20 minuti tagant. Ühiskasutatavad ruumid desinfitseeritakse 2–4 korda päevas ning sagedased puutepunktid, nagu käsipuud, nupud, lauaplaadid, ukseingid jms, steriliseeritakse tipptundidel iga tunni tagant. Pardal kannavad külalised ja meeskond suu ja nina kaitset kõigis laeva siseruumides, välja arvatud söömise ajal, spordi ajal ja loomulikult kajutites. (Capella, 2021, lk 30)



### 3 Ettevõttest ESTMA OÜ

ESTMA OÜ on suur, iseseisev ning rahvusvahelise kogemusega ettevõtte, mis tegeleb õhu-, raudtee-, maismaa-, mere- ja multimodaalse transporditeerimisega. See on esimene eraomandis olev merendusagentuur endises Nõukogude Liidus. ESTMA oli asutatud 18. mail 1990 aastal. Peakontor asub Eestis, Tallinnas. 2020. aasta seisuga ESTMAs töötab 47 inimest. (ESTMA, 2021) Eestis ESTMA töömaht jaguneb neljaks osakonnaks:

- Kruiisivaldkond;
- Agenteerimisvaldkond;
- Ekspedeerimisvaldkond;
- Õhuekspedeerimisvaldkond.

Selle filiaalid asuvad Lätis (Riga), Leedus (Klaipeda), Venemaal (Sankt-Peterburg, Moskva, Samara), Kazhstanis (Almaty), Inglismaal (Liverpool). ESTMA opereerib suurimates sadamates Eestis (Tallinna, Muuga, Paldiski, Kunda ja Pärnu sadamates), Lätis (Ventspils, Riias, Liepajas sadamates), Leedus (Klaipedas ja Buntinges sadamas), Venemaal (Peterburis, Primorskis, Kaliningradis sadamates) ja Ukrainas (Odessas, Yaltas, Sevastopolis sadamates). (ESTMA, 2021)

Ettevõtte meeskond koosneb kogunud inimestest, kellel on ainulaadne õhutranspordi ja mereteenistuse kutsekvalifikatsioon. Suurepärase tulemuste aluseks on uus, andekas ja energiline personal ja juhtkond, kes rakendab oma teadmisi ja oskusi ületamatu isikupärase teenuse osutamiseks. ESTMA sõlmib raudtee-, maantee-, mere- ja mitmeliigilise transpordi lepinguid, pakkudes kõige tõhusamat lahendust lasti ohutuks sihtkohta jõudmiseks. Eesmärgiks on pakkuda oma klientidele alati ja kõikjal ajakohaste, kvaliteetsete ja tehnoloogiliste teenuste kompleksi, mis vastab kõige kõrgematele standarditele. (ESTMA, 2021)

Transpordifirma töö koosneb paljudest tegevustest - veose kohta käiva teabega tutvumine, dokumentatsiooni kooskõlastamine, juriidiliste ja tehniliste küsimuste lahendamine, transpordi valik, tarneviis jne. ESTMA juhid soovivad valida transpordi ja tüübi pakendi laadimine, lasti kinnitamine ja pakkimine, optimaalse tee valimine. Iga etapp on rangelt kontrollitud ja veose asukohta jälgitakse.

Kaupade transportimine ja ekspedeerimine on omavahel seotud protsessid. ESTMA tegeleb veose ettevalmistamise ja dokumenteerimisega. Pakub spetsiaalseid lahendusi, mis vastavad klientide

vajadustele, sõltuvalt ajalistest piirangutest, konkreetse lasti suuruselt ja laadist ning marsruudist ja transpordivalikust. (ESTMA, 2021)

Ettevõtte teeb koostööd enamike juhtivate ja väiksemate lennufirmadega. Ettevõtte oma spetsiaalse divisjoniga ESTMA AIR on üks suurimaid ekspedeerijaid Balti regioonis, spetsialiseerub õhustranspordile, lennunduse logistikale, lennukauba prahtimisele ja väikeste kaubikutega tarnetele üle Euroopa. (ESTMA, 2021)

Ettevõtte pakub laiaulatuslikku laevade agenteerimisteenust suurimates Balti sadamates ning korraldab laevade agenteerimist ka mitmes Musta mere kaldal asuvates sadamates. ESTMA on laialdane töökogemus igat tüüpi laevadega: puistlastilaevad, tankerid, kruisilaevad, mereväelaevad ja liinilaevandusteenused kõigis sadamates, kus ESTMA opereerib. (ESTMA, 2021)

Alates 2000. aastast ESTMA korraldab kruisireise tasakaalustatud tandemis koos kruisilaevade agenteerimisteenustega, kooskõlastades teabe teenuse igal sammul, pakkudes kõikidele reisijatele maksimaalset mugavust ja ohutust. Ettevõtte kaldaagendid haldavad kruisireisijatele tõhusaid erinevaid ekskursioone ja tasuta meelelahutusi, näiteks ajaloolisi ekskursioone, spordikorraldusi, vaba aja veetmist, loodusturismi, ostureise, erareise ning kindlasti ekskursioone erinevates keeltes. (ESTMA, 2021)

ESTMA on alati järginud vabatahtlikku poliitikat oma süsteemide täiustamiseks, et saavutada pidev arendustegevus. Nendel on oluline pakkuda professionaalset teenust kõigi osakondade jaoks, mis toetavad kliente, tarnija-kliendi läbirääkimiste ajal, see hõlmab kõiki eelmüügi, müügi ja müügi järgseid tehinguid. Pideva usaldusväärse kvaliteedi tagamine on klientide positiivse suhtumise kujundamise võti. Kõrgelt koolitatud, professionaalne ja kogunud meeskond pakub alati kiiret kvaliteeti ja konkurentsivõimelist teenust nii pikaajalistele kui ka ühekordsetele klientidele. (ESTMA, 2021)

Esmakordne asjaajamine on oluline, kuid veelgi olulisem on iga kord õigesti teha. Organisatsioonis on vaja jõuda tasemele - "null defekti", kuna ESTMA eesmärk on täiuslikkus. (ESTMA, 2021)

Kõigil ESTMA äriüksustel on ülemaailmse logistika ISO 9001: 2015 sertifikaat. ISO 9001:2015 on rahvusvaheline standard, mida saab kasutada ettevõtetes, avalikes ja valitsusvälistes organisatsioonides ning erinevates tööstusharus. Sertifikaat on aluseks paindlikule korrektselt

korraldatud ja klientide jaoks pidevalt paranevale teenusele. ISO 9001:2015 on rahvusvaheline kvaliteedijuhtimissüsteemi standard, mis on välja töötatud ISO kõrgetasemelise struktuuri abil. (Bmcertification, 2021)

ESTMA kvaliteedijuhtimissüsteemi kiitis heaks Lloyd's Quality Assurance Limited, mis on maailma juhtiv sõltumatute hindamisteenuste pakkuja, mis hõlmab sertifitseerimist, valideerimist, kontrollimist ja koolitust laias valikus standardeid ja skeeme. Seda tunnustab üle 50 akrediteerimisasutuse ja oma teenuseid pakutakse klientidele üle 120 riigi üle maailma. (ISO Update, 2021)

ESTMA on IATA (The International Air transport Association), BIMICO (The Baltic and International Maritime Council), NALSA (Latvian National Association of Shipbrokers and Shipping Agents) ning Eesti kaubandus-tööstuskoja liige. (ESTMA, 2021)

## 4 Praktiline osa

### 4.1 Uurimuse eesmärk ja selle metoodika

Käesoleva töö eesmärgiks on uurida maailma ja Eesti olukorda merekruiside harus, analüüsida saadud tulemusi ja välja selgitada võimalikke meetmeid merereiside taastamiseks. Tähtis oli välja selgitada peamisi riske, millega võib silmitsi seista ettevõtte, sadamad ja agendid merekruiside ajal antud eriolukorras. Meetmete rakendamine sõltub COVID-19 olukorrast maailmas, mida raskem on olukord, seda raskem on ka kruise taaskäivitada. Kruiside taaskäivitamine ei sõltu ainult kruisifirmade valmisolekust, vaid ka riigi poolt (terviseamet, transpordiamet, valitsus) ja terminali poolt ja nende valmisolekust ja süsteemi muutmisest.

Üheks autori poolt pakutud lahenduseks on vähendada reisijate arvu pardal, kuid selle juures on mitmeid takistusi nagu näiteks kruisifirmade jaoks see võib tähendada ka sissetulekute vähendamist ja selle juures ei ole kohane korraldada kruise endale kahjumiga, sest kruisiäri ei ole sugugi odav.

Teiseks lahenduseks võiks olla kruiside taastamine ainult sellistes piirkondades, kus nakatunute arv ei kasva kiiresti ja nakatumisnäitaja on madal. Kuid isegi selle juures on raskusi, sest informatsioon on väga muutlik ja viimasel hetkel kruisi tühistamine on samuti väga kulukas kruisifirmade jaoks, seega ettevõtete jaoks on lihtsam mitte planeerida kruise teistesse riikidesse. Võimalikuks lahenduseks võiks olla kruiside taastamine „riigi“ tasemel ehk sisesed kruisid, kuid näiteks Eestis on see võimatu. Lahendus sobiks pigem suurtele riikidele, kus kruisifirmad baseeruvad.

Kruiside korraldamine on suure ahela töö, kus iga lüli loeb, koroonaviiruse kiire leviku olukorras on päris palju takistusi ja ainult positiivsed näited võivad kindlustada ja aidata võimalikult kiiresti kruisireise taasavada.

Pandeemia mõjutas erinevaid laevanduse valdkondi, kuid kruisi haru sai kannatada kõige rohkem. Lõputöö jaoks oli koostatud lõputöö projekt, kus autor püstitas uuritavad aspektid ja töö eesmärged. Töö sissejuhatuses on välja toodud neli olulist küsimust, millele autor üritab kasutades erinevaid meetodeid vastust leida. Kasutades kvalitatiivset meetodit, autor analüüsib kaks olukorda: enne pandeemiat ning selle ajal ja näited mõlemas olukorras. Oluliseks osaks sai ka intervjuude läbiviimine, kus autor üritab välja uurida Eesti valmisolekut kruiside vastuvõtmiseks. Lõputöö

raames autor koostab koostöös praktika juhendajaga riskianalüüsi, mille järgi on võimalik selgitada, kui otstarbekas ja ohutu on merekruiside korraldamine lähiajal.

Töö koostamise käigus olid küsitletud AS Tallinna Sadama reisilaevaliinide ja kruiside ärisuunajuht Ingrid Berezin, turunduse ja kommunikatsiooni juhataja Sirle Arro, ohutuse osakonna juhataja Siiri Lõhmus, turismifirma AS Estonian Holidays kruisiosakonna juhataja Lars Saar, ESTMA OÜ agenteerimisosakonna juhataja Sergei Turkov, Terviseamet ning kruiside agenteerimisfirmad, kes on löige rohkem kaasatud kruiside taastamise: INFLOT, CF&S, Atlantis *shipping agency* ltd.

Intervjuu küsimused olid koostatud nii, et nad sobiksid erinevate valdkondadega tegelevatele inimestele.

Kahjuks ei õnnestunud Terviseameti poolt vastuseid saada, sest nad on hetkel ülekoormatud ning nagu intervjuust Ingrid Bereziniga selgus, hetkel vastavad ka viivitustega sadamale. Samuti ei õnnestunud saada vastuseid INFLOTilt, CF&Silt, Atlantiselt.

## **4.2 Intervjuude tulemused**

Esimene intervjuu (Lisa 1) viidi läbi aprilli keskel, siis kui kindel informatsioon tulevase hooaja kohta veel puudus ja läbirääkimised alles käisid. Selle intervjuu peamiseks eesmärgiks oli uurida Eestis hetkeolukorda ja valmisolekut kruiside taastamiseks. Seoses informatsiooni kiire muutumisega oli intervjuusid mitu, selle alusel saab esile tuua tähtsamaid aspekte ning teha paremad järeldused olukorra kohta ning lõputöö raames püstitatud küsimustele vastust leida.

ESTMA OÜ on hetkeseisuga suurim agenteerimise ettevõtte, mis teenindab suurimat osa kruisilavadest Eestis. ESTMA OÜ on juba aasta aega pingutanud selle kallal, et kruise taastada ning selles valdkonnas olukorda parandada. Sergei Turkov on ESTMA kruisi osakonna esimees, tema jaoks on väga oluline, et kruiside osakond hakkaks tööle ning üritab teha kõike, mis on tema võimuses. Intervjuu oli läbi viidud suhtluse formaadis.

Sadam, riik ja kruisiettevõtte – on 3 erinevat „kuningriiki“, raskus oli alati selles, et kõik kolm „kuningriiki“ ühele otsusele jõuaks. Eestis ei olnud kõige parem olukord koroonaviiruse leviku suhtes, selles osas järeldusi teha on üsna keeruline, sest nõusoleku peavad andma kõik osapooled. Intervjuus selgus, et probleem seisneb ainult eriolukorras, mis Eesti riigis oli pikaajaliselt olnud, kruisikorraldamine ei ole ühepäevane töö ja nõuab pikaajalisi läbirääkimisi ja kuni olukord riigis

ei ole stabiilne, kruiiside taastamisest ei tohi unistada. Kõik läbirääkimised kruiisi ettevõttega käivad läbi agenteerimisfirmasid, sellepärast ESTMAI oli väga oluline kindlaks teha, milline on kruiisifirmade valmisolek, saada nende terviseprotokolle ning sellest teha tähtis järeldus, kui turvaline on laevaga pandeemia raames kruiisi korraldada.

Samuti selgus vestlusest, et kindlasti jääb väheks Eesti valmidusest, on teisi riike, kus koroonaviiruse tõttu seis on raskem (Leedu, Rootsi, Läti) kui Eestis. Reisima hakatakse alles siis, kui kõik peamised kruiisiriigid annavad selleks oma loa, näiteks: Balti riigid, Poola, Saksamaa ja Skandinaavia riigid. Eesti valitsus oli algusest peale selle poolt, et proovida aastal 2020 kruiisihooaega alustada ning vaadata, mis sellest võiks välja tulla. Kõige raskem osa seisneb selles, et leida õiged inimesed, kes võiks kiirelt ja osavalt otsustada ja asjakohaseid nõuandeid anda, millest ja kuidas alustada, et jõuda ühisele arvamusele. Läbirääkimised toimusid ning siamaani toimuvad iga nädala tagant, ka tänava otsitakse võimalusi ja meetmeid reisimise haru taasavada.

Järgmised intervjuud (vt. Lisa 2, Lisa 3, Lisa 4, Lisa 5) on läbiviidud juuni alguses siis kui „koroona“ seis riigis on kõvasti paranenud ning lootus kruiisi hooajale on ilmunud. Nende intervjuude eesmärgiks oli välja selgitada riigi valmisolekut, tuleviku plaane ja suurimaid takistusi kruiiside korraldamises. Selles intervjuus osalesid AS Tallinna Sadama töötajad, kes võtavad tähtsa osa kruiiside korraldamises: Sirle Arro, Ingrid Berezin ning Siiri Lõhmus, ESTMA agenteerimis osakonna juhtaja Sergei Turkov ning turismifirma osakonna juhataja Lars Saar.

Intervjuudest selgus, et peamiseks takistuseks oli isolatsiooni järgimine, sellised piirangud tegid ebareaalseks ekskursioonide korraldamise. Riikide poolt reisimisele kehtestatud COVID-19 piirangud, nende erinevused riigiti, standardkokkulepete puudumine takistab samuti kruiiside taaskäivitamist.

Eelmisel aastal (2020) olid ajutised piirangud kuni maini, aga seoses edasiste liikumispriirangutega loobusid kruiisifirmad oma plaanidest ise. Sellel aastal on Vabariigi Valitsuse regulatsioon ehk riiki sisenemise tingimused on samuti seotud testimise ja isolatsioonireeglitega. Sisuliselt kvalifitseeruvad kruiisifirmad tavaturismi alla, mis tähendab, et kruiisilaevalt saabuvad reisijad peavad täitma samu tingimusi mis teisedki reisijad, sinna alla ka kuulub isolatsiooni järgimine, va liinikruiisid Tallinn-Stockholm-Tallinn, kus reisijatele kehtib täielik liikumisvabaduse piirang huvireisi raames.

Otsus oli langetatud ja Eestis oli lubatud Terviseameti poolt seatud tingimustel kruiiside vastuvõtt alates 1. juulist. Hetkel on teada ühe konkreetse kruiisifirma MSC Cruises soov alustada kruiisireisidega juulist ning külastada ka Tallinna. Laeva pardal oleks valdavalt Saksamaalt pärit reisijad. Laev alustaks oma retke Kielist ja enne Tallinna peatuks Visbys ja Stockholmis.

Turism on pandeemia ajal suur oht, sest see võib kaasa tuua uusi viirusetüvesid ja suurendada vastuvõetavas riigis haigestumiste arvu. Intervjuus oli vaja selgitada kuidas on ohutu ja mõistlik sellistes rasketes ja rangetes piirangutes reisida kruiisilaevaga. Kõik reisirühmad hakkavad esialgu toimuma vaid „mulli“ kontseptsiooni alusel, mis tähendab, et kruiisireisijatel oleks minimaalne kokkupuude kohalike elanikega, et kaitsta nii reisijaid kui ka kohalikke elanikke vastastiku võimaliku nakatumise eest.

Mulli-kontseptsiooni alusel saaksid reisijad maale ainult kruiisifirma poolt organiseeritult ja Eesti turismifirma poolt korraldatud ekskursiooniga. Kõik reisijaid teenindavad bussijuhid ja giidid peavad olema testitud või vaktsineeritud, sama kehtib sadamapersonali kohta. Kruiisifirmad väidavad, et hetkel on kruiisireisid kõige turvalisemad puhkuse veetmise viisid. Terviseamet peab tagama viiruse kontrolli meetmete rakendamise Eestis. On saadud kinnitus, et kui laeva pääseb kontrollitult ainult COVID-19 negatiivne reisija või laevapere liige, siis kõiki ohutusnõudeid järgides ei ole nakatumine kruiisi kestel tõenäoline.

Pandeemia oli üllatuslik ning teadmatu olukord kõigile, selles olukorras informatsiooni kokku panemine muutus äärmiselt raskeks. Läänemere piires kruiiside on keeruline hallata, sest alguses oli Rootsi pikaajaliselt suur nakatumisnäitaja ning praeguseks (mai 2020) Soome on oma piirid kinni pannud, Venemaa samuti ei ole valmis turiste vastu võtma. Kruiisifirmad on ülimalt ettevaatlikud rohkem kui kunagi varem.

Koostöö on koroonaja ajal kõige tähtsam aspekt kruiiside taastamiseks, Eestis see hõlmab koostööd tuurioperaatorite, agentide ning sadama vahel. Kõik peavad tegelema nii suurte, kuid ka väikeste tagasilöökidega ja see on selle töö suureks plussiks, et tuleb teha ja vastutada kõigest koos. Kuigi igatüüpi toetab teineteist, on igas osakonnas oma mured. Tuurioperaatorid mängivad väga tähtsat rolli, kuid intervjuu tulemused näitasid, et just nemad muretsevad kõige rohkem protsessi ja tulemuste pärast. Tuurioperaator peab tagama testimise võimaluse ja hästi korraldatud ekskursioone, et inimeste vaba aeg oleks täidetud ja sisse ei tuleks pikemaid pause. Samuti on probleemid restoranidega, sest paljud kruiisi ettevõtetega partnerrestoranid on lõpetanud oma

tegevuse. Raskeks teeb olukorra ka giidide puudus, kuna pandeemia ajal on turismivaldkond kõvasti kannatanud ja inimesed läksid mujale tööle.

Vaktsineerimise kohustust personalil ei ole: kaldapersonal, giidid ja bussijuhid on vaktsineeritud või neid testitakse kiirtestidega kruiisifirma poolt sadamas enne reisijate maale tulemist. Reisijad tulevad maale kokkulepitud kellaegadel ja hajutatult, X inimest grupis, X min intervallidega, liiguvad läbi terminali. Laevast lahkub ainult 1 grupp korraga ja kindlasse bussi vastavalt eelregistreeritud tuuridele. Samuti ei tule ka mingeid privileege vaktsineeritud reisijatele, sest nakkuse kolde tuvastamine osutub võimatuks.

Suurimaks riskiks on ja jääb ka lähiaastatel pandeemia, karantiin ning suur viiruse puhang kinnises kohas, milleks on laev. Riskide vähendamiseks on loodud sadama poolt "*port management plan*", mis annab ülevaate Eestis ja sadamas kehtivatest reeglitest ning kruiisifirmad on teinud terviseprotokolle ehk epideemia tõrjeplaani. Iga laevafirma peab tagama järgmiseid võimalusi oma pardal: reisijate nõustamine ja vajalike tervisealaste andmete kogumine (vaktsineerimise/testimise kohta) kruiisi alguses (kodusadamas) vastavalt andmekaitse nõuetele, tervishoiuteenuste osutamise laevas ning meditsiinilise evakueerimise võimalusi, isoleerimise võimaluse laevas (vähemalt 5% reisijate ja 5% laevapere liikmete arvust), testimise laeva pardal COVID-19 ja muude nakkushaiguste suhtes, muude epideemiatõrje meetmete rakendamise võimekust laeva pardal – see hõlmab personali teadlikkuse nakkushaiguste ennetamise ja tõrje valdkonnas. Epideemia puhangul Eesti on valmis korraldama võimaluse nakatanuid evakueerima laeva pardalt ning majutama neid hotellidesse, hetkel on partnerluses 3 hotelli.

Intervjuu käigus tahtis autor selgitada, mida võiks oodata kruiisivaldkonnast tulevikus, et leida vastused oma küsimustele. Ning intervjuudest selgus, et huvi taastumisel kruiisiturismi vastu üldisemalt on Tallinn kindlasti ka tulevikus väga nõutud sihtkoht. Sadam on ehitanud ka kruiisiterminali, mis suurendab Tallinna atraktiivsust veelgi.

Kui vaadata tulevikku, siis kõik intervjuueeritud tegid kindlaks, et tulevikust on veel raske rääkida, sest alguses tuleb jõuda samale tasemele nagu aastal 2019. Intervjuudest selgub, et see võtab kindlasti palju aega, vähemalt 2-3 aastat, lootust on igati kiiremale taastamisele. Kui kruiiside statistika taastub vanale tasemele, tuleb hakata mõtlema sadama laiendamisele, kuid selle juures võib esineda mitmeid logistilisi probleemi. Hetkel on Vanasadamas 2 kruiisikaid ja 1 kai on projektis. Läbilaske võimekuse suurendamiseks, 3 kai ehitamine on väga mõistlik, kuid samas Eesti pole valmis logistika poolest võtma vastu rohkem kui 2 kruiisilaeva korraga.



Esiteks, võivad tekkida ummikud nii reidil, terminalis kuid ka linnas. Tallinna linnas ei ole nii palju parkimiskohti turismibussidele.

Teiseks, hetkel on raske hajutada turiste linnas ning pakkuda nendele kvaliteetset puhkust, selleks kruisifirmad peavad ise välja mõtlema kuidas organiseerida vaba aega maismaal ja see on kindlasti rahaline küsimus nende jaoks, turistide jaoks ei ole piisavalt meelelahutust. Hetkel on orbiidil on ameerika turistid ehk suuremate laevadega tulevad reisijad, ei tohi ka ära unustada, et samal ajal kui Eestisse sisenevad suured kruisilaevad, Eestisse tulevad nii Soome ja Rootsi turistid. Kui kõik turistid hakkavad tegelema oma reisiplaani organiseerimisega või külastama rajakojaplatsi, siis see võib loomulikult häirida ka kohalikke elanikke. Ingrid Berezin sõnastas hästi mõtted tuleviku kohta: “Ei ole mõtet teha väravaid suuremaks, kui tuba jääb sama väikseks”.

#### **4.2.1 Intervjuude järeldused**

Intervjuude eesmärgiks oli analüüsida minevikku, olevikku ning teha ülevaadet tulevikust, kõige tähtsamaks osaks oli leida autori poolt sõnastatud lõputöö küsimustele konstruktiivseid vastuseid ning luua järeldusi.

Lõputöö kirjutamisel, sai ilmseks, et kruiside taastamine on väga põhjalik ja pikk protsess. Pandeemia algusest peale põrkasid kruisid kokku karantiinidega, tööstusharu täieliku töö peatumisega, seejärel vaikselt algasid lõunapoolsetes riikides sisekruisid (riigi sisene kruis kuni 7 päeva), sellele järgnesid ühepäevakruisid ühest riigist teise ilma kaldale minemata.

Kruisid Eestisse seiskusid peaaegu kaheks aastaks, selle pika aja jooksul oli kõige olulisem ülesanne leida õigeid inimesi, kes on valmis panustama enda võimeid kruiside taastamisse. Kruiside võimalus ilmnes juba 2020. aastal, kuid Eesti Vabariigi valitsus kehtestas piirangud, mis olid vastuolus kruisidega, samas juba eelmisel aastal oli riigis väike nakatumisnäitaja ja laeva ettevõtted proovisid „mulli„ kontseptsiooni Lõuna kruisidel, näidates positiivseid tulemusi.

Autor arvab, et kõige suurem takistus ja oht, et kruisid jälle seiskuvad on kruiside „tavareisidest“ mitte eristamine. Mulli kontseptsiooniga reisimine ei ohusta kohalikke elanikke, mida kõige rohkem kardab valitsus, reisimisel lennukiga/autoga inimesed on vabaliikumises, kus on raske lähikontakti kontrollida. Väikse nakatumisnäitajaga riikidest tulijatel isegi puudub eneseisolatsiooni järgimise nõue, mis oluliselt ohustab tagasiminekul teadmatult nakatada teisi inimesi (kui haige on asümptomaatiline). Sümptomid tulevad esile 3-5 päeval pärast kontakti haigestunuga ehk isegi PCR testi tegemisel (näiteks enne lennukit) ei kindlusta seda, et olles juba

koduriigis 5. päeval avastad, et oled haige. Kruiisidega on asi täiesti teistmoodi, kui kruiiside reise võiks vaadata eraldi juhtumina, naasmine tavapärasele tasemele toimuks kiiremini.

Intervjuust saab teha järelduse, et tulevik on kindlasti parem kui olevik, kuid selleks, et jõuda tippu tagasi, tuleb otsast peale alustada kruiisiäri tükkahaaval kokku panemist ja pandeemia raames positiivselt kruiise korraldada vähendades piiranguid ja tehes uusi analüüse ning seejärel järelduste põhjal liikuda edasi. Keegi ei tea millal pandeemia võiks lõppeda ja kas vaktsiinid on ainuke võimalus maailma päästa.

Intervjueeritud kruiisivaldkonna spetsialistid vastasid, et täielikuks kruiisinduse tööstusharu taastamiseks on kindlasti vaja 2-3 aastat. See ei olnud autorile üllatuslik, kruiisid on samuti reisimine, seega tuleb arvestada olukorraga terves maailma, mis on ettenägematu. Täieliku taastumise all on mõeldud täieliku pardahõivega kruiise ning kruiise tavapärase hooaja graafiku alusel. Siin on raske teha ettepanekuid nii autoril, kui ka kruiisi valdkonnaga seotud inimestel, pandeemia tuli ootamatult ja nii kaugele mõelda on kõigil raske. Autori järeldust kinnitavad ka teadusartiklid. „Lühiajalises perspektiivis kardavad turistid kruiisilaevadel reisimist ja on mures kokkupuute pärast COVID-19-ga suletud keskkonnas pardal. Koroonaviiruse puhang mitme kruiisilaeva pardal ning sadade reise ootamatu katkemine mõjutas oluliselt seda, kuidas kruiise peetakse turvaliseks puhkuseks ja inimestel tekkis hirmu tunne kruiiside vastu. Turvalise ja tervisliku merereisi tagamine on kruiisitööstuse jaoks ülimalt oluline.“ (Holland jt, 2021).

Kui unistada paremast tulevikust, siis kohe tekib küsimus, kui mõistlik on kolmanda kruiisikאי ehitamine Tallinnas. Eestis on valminud uus kruiisilaevade terminal, mis annab võimalusi rohkem reisijaid vastu võtta, kuid kahjuks lähiaastatel on võimatu läbilaskevõimet suurendada, sest Tallinnas ei ole selleks loodud vajalikke tingimusi. Kruiisid toovad häid sissetulekuid riigi eelarvesse ning autor arvab, et uue kruiisikאי ehitamine on mõistlik vaid tingimusel, kui Tallinn laieneb selleks ise.

Intervjuu tulemused näitasid, et läbilaskevõimet aitaksid oluliselt suurendada suuremad kõnniteed või jalgrattateed. See alternatiiv annaks võimalusele turistidele ise Tallinna linna avastada ning tundma õppima, lisaks sellele võiks organiseerida teelt kruiisi sadamast vanalinna erinevaid puhkamiskohti, kus iga turist võiks ise teabetahvilitelt ajaloolisi fakte linnast lugeda ning tänu sellele hajutatult jõuda Raekoja platsini. Tuginedes intervjuudele, pakub autor oma poolt lahenduse luua linnaorienteerumis programme. Näiteks teha äpp QR-koodidega, taolise

süsteemiga nagu Tallinna Kose - Piriita matkaradadel. Iga turist saaks tänu linnakaardile iseseisvalt linnas jalutada ja avastada erinevaid kohti, see kõvasti aitaks hajutada inimesi pealinnas.

Autori arvamusel hetkel on tähtsuse esimesel kohal kindlustada vähemalt Terviseametile, et kruisid Eestisse ei ohusta kohalike elanike. Statistika näitas, et suurem osa kruisidest, mis olid korraldatud 2021. aasta suvel lõppesid positiivselt ning mitte kuidagi ei mõjutanud Eesti nakatumisnäitajat. Kruisid tuleb propageerida kõige ohutuma reisimisviisina ja selleks on ka mitu positiivset näidet terves Euroopas.

Esiteks, nulli-kontseptsioonis liikumine tähendab, et võimalikult nakatunud reisijad jäävad samas nullis ning ohustavad nakatada ainult giidi, bussijuhi ning muuseumite töötajaid. Kruisid reisijate jaoks kõik kohad, mida nad hakkavad külastama on ette broneeritud ning täielikult kinni pandud, et minimeerida riske. Mullist lahkumine on rangelt keelatud, karistuseks mullist lahkujat ei pääse pardale tagasi, ning tänu sellele reeglile reisijad isegi ei katseta üldgrupist lahkuda.

Teiseks, isegi siis kui laevapardal on koroonavirusesse haigestunud, siis need inimesed peavad olema isoleeritud ning selleks igal laeval on isoleerimistoad, selline probleemi lahendus minimeerib riski laeva pardal viiruse puhangu tekkimist. Lisaks sellele, inimesi pidevalt kontrollitakse (palavik, enesetunnet jne ) ning reisi kestel tehakse mitu COVID-19 testi.

### **4.3 Kruiside riskianalüüs**

Meeskond ja reisijad kruisid ajal puutuvad igapäevaselt kokku väga paljude inimestega, sh tekib lähikontakt kaastöötajate ja reisijatega. Seetõttu on suurem oht kokku puutuda erinevate viirustega. Teadaolevalt levib SARS-CoV-2 viirus piisknakkusena ning püsib elujõuliseks erinevatel pindadel kuni 72 tundi. See tähendab, et erinevaid pindu katsudes võib endale viiruse kätega tõsta nina, silma, suu juurde. Tegemist on hingamisteid ohustava viirusega ja nakatumine toimub läbi hingamisteede.

Kruisifirmad peaksid hindama kõiki oma laevadele, meeskonnale, reisijatele ja teistele isikutele seoses COVID-19 tuvastatud riske ja looma asjakohased kaitsemeetmed riski maksimaalseks vähendamiseks. Riskianalüüsi võiks välja töötada ettevõtte COVID-19 tervise protokollina ja laevade haldamise plaanina. COVID-19 pandeemiaga seotud kaitsemeetmete kehtestamisel või leevendusmeetmete rakendamisel tuleks arvesse võtta saadaolevaid seadusi, koodekseid, suuniseid ja standardeid seoses COVID-19-ga.

Riskianalüüsi tegemine hõlmab eelkõige asjakohaseid lipuriike seadusi, Rahvusvahelist Mereorganisatsiooni (IMO), Maailma Terviseorganisatsiooni (WHO) ja muid ELiga seotud COVID-19 dokumente, eelkõige Haiguste Ennetamise ja Tõrje Euroopa Keskuse (ECDC) ja Euroopa Liidu Tervise juhiseid ning Gateways. (EMSA, 2021, lk 6)

Lõputöö raames viis autor läbi riskianalüüsi (vt. Lisa 6) koostöös ESTMA OÜ kruisiosakonna agendi Sergei Turkoviga, tuginedes suurimatele riskidele kruisinduses ning tänu töö raames tehtud intervjuude, kindlasti tuginedes ka ametliketele allikatele ja teadusartiklitele.

Tulemused näitasid, et kruisipuhkuse ajal on riski tajumine keeruline. Kruisiriski katmine on midagi enam kui ainult füüsiline risk või ohutusaspektid. Riski on traditsiooniliselt käsitletud füüsilise kahjustuse võimalusena, kuid see ei seleta riski täielikult ega haara sotsiaalset konstruktsiooni, kuidas riskitaju kujuneb. Bioloogilise ohuteguri SARS-CoV-2 mõõtmist kruisilaeva ruumides ei ole võimalik teostada, kuna see pole tehniliselt võimalik. Pardale pääseb piiratud arv reisijaid, inimesed suunatakse hoidma distantsi.

Merekruiside riskianalüüs ei piirdu töötervishoiu ja ohutuse probleemide käsitlemisega, vaid ka paljude muude viisidega, mida turistid saavad kruisipuhkustega mõista. Praegused riskivaated ei ole piisavad, et täielikult selgitada riski tajumist kruisi ajal. Kruisid on väljakutsuv reisikogemus ning kruisile mineku otsus on sageli väga keeruline ja emotsionaalne protsess, eriti siis kui on olemas terviseoht nakatuda viirus COVID-19. Uuring toob esile vajaduse riskimõiste ümber mõelda, et paremini mõista, kuidas risk reisimisotsuseid mõjutab, kruisitööstust ja turismimüüjaid.

Autori riskianalüüsi eesmärgiks on võrrelda riskiliike ning teha selgeks kui ohutu või vastupidi ohtlik on kruiside korraldamine COVID-19 pandeemia olukorras. Antud riskianalüüsi saavad kasutada nii agenteerimisfirmad, laevaettevõtet kui ka sadamad ning selle abil pöörata tähelepanu aspektidele suurema tõenäosega riskidele ning vajadusel minimeerida neid. Analüüs on koostatud arvestades kõike uuendusi laevafirmade tervise protokollides.

Riskianalüüsile lisaks on koostatud riskianalüüsi maatriks (vt. Joonis 10), mis näitab riski tõenäosust ning selle kahjulikkust inimeste tervisele või valdkonnale.

Tõenäosus	Tagajärgede raskusaste		
	Möödukalt kahjulik (1)	Keskmiselt kahjulik (2)	Väga kahjulik (3)
Väga ebatõenäoline (1)	Madal (I)	Vastuvõetav (II)	Möödukas (III)
Tõenäoline (2)	Vastuvõetav (II)	Möödukas (III)	Märkimisväärne (VI)
Väga tõenäoline (3)	Möödukas (III)	Märkimisväärne (VI)	Vastuvõetamatu (IX)
⇒ <b>väga ebatõenäoline</b> : ei tohiks ilmned meeskonna ja reisijate kogu kruisi aja jooksul kordagi. (1)	⇒ <b>Möödukalt kahjulik</b> : õnnetused ja haigused, mis ei põhjusta pikaajalisi kahjustusi. (1)		
⇒ <b>Tõenäoline</b> : võib ilmned kogu meeskonna ja reisijate kogu kruisi aja jooksul paar korda. (2)	⇒ <b>Keskmiselt kahjulik</b> : õnnetused ja haigused, mis põhjustavad küll kergeid või reeglipäraselt korduvaid kahjustusi. (2)		
⇒ <b>Väga tõenäoline</b> : võib ilmned meeskonna ja reisijate kogu kruisi aja jooksul korduvalt. (3)	⇒ <b>Väga kahjulik</b> : õnnetused ja haigused, mis põhjustavad raskeid ja püsivaid kahjustusi ja/või surma. (3)		

Joonis 10. Riskianalüüsi maatriks

Allikas: (Autori koostatud)

Autori riskianalüüsi (vt. Joonis 11) põhjal saab teha järelduse, et haigestuda viirustesse, eriti COVID-19 on tõenäoline meeskonna seas, mida ka tõendab Diamond Princessi viiruse puhangu näide, kus meeskonna seas oli kiire viiruse levik ühes osakonnas (näiteks: toitlustus), haigestumine on raskusastega: märkamisväärne, sest meeskonnal on väga raske lähikontaki reisijatega vältida. Kruisid pandeemia raames tähendavad reisijate hajutavust pardal ning väiksema täituvusega pardal, avalikes ruumides rangelt jälgitakse inimeste arvu ning pardale ei lubata grupe ja peresid, mis on suuremad kui 5-liikmelised. Seega tõenäosus nakatuda COVID-19 laeva külaliste seas on väiksem kui meeskonnal. Sama tõenäosusega on meeskonnal ning reisijatel oht silmitsi seista ebapiisava hügieeniga, mis kindlasti ka soodustab viiruste levikut. Kõik mis toimub pardal on omamoodi ahel, nii meeskond kui ka reisijat peavad jälgima puhtust ning vältima üleliigset pindade puutumist, viirus ei levi ainult õhu kaudu vaid jääb ka pindadele. Pardal on korraldatud pindade puhastamine ja desinfitseerimine vastavalt koristusplaanile ja tihedale graafikule. Meeskonnal on kohustus järgida hügieeninõudeid: pesta ja desinfitseerida sagedasti käsi ja kasutada ühekordseid kindad, kohustuslik kasutada isikukaitsevahendeid: meditsiinilisi näomaske. Uued tervise protokollid hõlmavad sagedast puhastamist ja desinfitseerimist laeva pardal, see aitab

minimeerida viirustesse nakatamise ohtu ja see ei puuduta gripi-suguseid haigusi, sinna alla võib kirjutada ka rotaviiruse jms.

		RISKI ISELOOM	MEETMED	RISKI GRUPP	TÖENÄOSUS	RASKUSTASE	RISKITASE
1	Võimalikud riskid pardal või terminalis	Haigestumine COVID-19 pardale mineku ajal	Reisijad ja meeskonnaliikmed tulevad pardale ükshaaval	MEESKOND	1	1	1
				REISIJAD	2	2	4
2	Kohalike elanike, meeskonna ja reisijate nakatumine COVID-19 VIRUSESSE	COVID-19 haigestunute arvu kiire kasv	"mull"	MEESKOND	3	2	6
				REISIJAD	3	2	6
				ELANIKUD	1	1	1
3	Laev karantiinis	COVID-19 haigestunute arvu kiire kasv	Eriolukoma lahendamise plaan ja selle tutvustamine	MEESKOND	1	4	4
				REISIJAD	1	4	4
3	Viirushaigus COVID-19	Raskendatud hingamine, valu või survetunne rinnus, kõne- või kõndimishäire, köha, nohu, palavik.	Nakatunute mitte pardale laskmine, maski kandmine, kummikinnaste kasutamine, kontaktide vähendamine.	MEESKOND	3	3	9
				REISIJAD	3	2	6
4	Viirushaigused (sage kokkupuude kolleegidega ning reisijatega)	Köha, nohu, palavik, kõhugriip, griip	Kätepesu, haigeid pardale mitte lasta, lisa arstiabi, tervise protokollide ajalugu jne	MEESKOND	2	1	2
				REISIJAD	2	1	2

Joonis 11. Kokkuvõtlik riskianalüüs

Allikas: (Autori koostatud)

Ei tohi ka tähelepanuta jätta riski, mida kõik kardavad kruisi ajal: viiruse levik laeva pardalt kohalike elanike peale või vastupidi. Selle riskiaste on nii väike kui võimalik.

Esiteks, kõik laevafirmad võtsid kasutusele „mulli“ kontseptsiooni, mis tagab kõigile osapooltele kindlustatuse vältida viiruse nakatumist maismaal. Mullist lahkumine on rangelt keelatud, lahkujaid jäetakse sihtsadamasse. Selle kontseptsiooni mõtteks on vähendada kontakti nii reisijate vahel (reisijad liiguvad väikestes gruppides) ning minimeerida kontakti maapealsete töötajatega (muuseumites, ekskursioonide ajal) ja kohalike elanikega.

Teiseks, PCR testid ja antigeeni testid annavad võimaluse olukorda ennetada, lisaks ka sellele kõik reisijad on kohustatud oma tervist kruisi ajal jälgima ja haigestumise puhul kohe sellest teada anda

laeva tervise ametnikele. Laeva pardal on testimise ruumid ning firmad nõuavad sadamatest terminalis organiseerida ruumi samuti reisijate ja meeskonna testimiseks.

Kolmandaks, tuuroperatoorid samamoodi mängivad suurt rolli kruiiside ahelas, nendel tuleb tagada reisijatele ohutult organiseeritud ekskursioone riigis. See, mis on tehtud kruiisi ettevõtete poolt selleks ajaks näitab, et kruiisireisid on pandeemia raames kõige ohutuim reisimise viise ja mis on kõige tähtsam, kruiisid ei ohusta kohalikke elanikke. Autor arvab, et kruiiside korraldamine on võimalik isegi siis, kui riigis on pandeemia laine kasvul.

Kruiisi laeva meeskond koosneb ca 100 inimesest ja kruiisi hooaja edasi lükkamisega kaotavad inimesed nii palga ja halval juhul tööd, pandeemia raames see on suur risk, kus kõige rohkem kannatavad töötajad. Kahjuks, antud olukorras on raske selle kohta kommentaare anda, sest valitsusel on suur roll kruiiside taastamisel ja ainuke võimalus tulla samale tasemele nagu enne pandeemiat, on kruiiside korraldamine ja positiivsete näidete esile toomine. Mida rohkem on positiivselt lõppenuid kruiise, seda rohkem on usaldust riigi poolt.

Autor arvab, et koostatud riskianalüüs annab hea ülevaate kruiisi valdkonnas toimunud, selle valdkonna suuremate raskuste ja väljakutsete ülevaadet. Kindlasti riskianalüüs näitab, millele tuleb rohkem tähelepanu pöörata ja kus on arenguruumi. Riskianalüüsi ja intervjuu järeldades saab vastata ühele autori poolt püstitatud küsimusele: kui suur on riskitase taastada kruiisi pandeemilises olukorras? Vastuseks on keskmiselt riskantne. Nii riskianalüüsi kui ka intervjuude järelduseks saab öelda, et kruiisid on kõige ohutum reisimisviis pandeemia raames, et saada paremat tulemust tuleb järgida erisuguseid ohutusmeetmeid ja järgima terviseprotokollide reegleid, vastavalt olukorra muutumistele tuleb teha reeglite korrekture ning uuendusi.

## Kokkuvõte

Kruisitööstus kandis pandeemia ajal tohutuid kaotusi ja stabiilsesse rutiini naasmine võtab mitmeid aastaid. Heale tasemele naasmiseks peavad kruisifirmad tõestama sadamatele, turistidele ja riikidele, et hirm ja kruisid ei ole omavahel seotud. Kruisid võivad isegi pandeemia ajal tekitada samu emotsioone nagu enne, vaid teises formaadis.

Autori lõputööd võib võrrelda ajajoonega, kus on ülevaade kruisinduse minevikust, olevikust ja oodatavast tulevikust.

Lõputöö peamiseks eesmärgiks oli tutvuda kruisinduse haruga ning COVID-19 seonduvate takistustega ja tagasilöökidega. Uurida ja analüüsida saadud informatsiooni suurimatest kruisi ettevõtetest, nende poolt pakutud võimalikke meetodeid, mis on eeldatavasti toeks kruiside taastamiseks kruisi tööstusharu mõõnaperioodi ajal. Töös käsitleti nende ettevõtete meetodite sobivust ning üritati leida vastuseid lõputöö raames seatud küsimustele. Autor peab kõige tähtsamaks küsimuseks uute ohutusmeetmete ja reeglite rakendamist kruisivaldkonna taastamiseks COVID-19 eriolukorra raames. Samuti peab autor oluliseks uurida, kui kaua kulub valdkonnal aega koroonakriisist taastumiseks ja kaua ettevõtetel tuleb leppida 50% laevaparda täituvusega. Ning sellest tuleneb ka autori viimane küsimus, kui suur on riskitase pandeemilises olukorras kruise korraldada

Töö eesmärgi saavutamiseks tegi autor põhjaliku analüüsi kruisinduse mineviku ja oleviku kohta ning selle põhjal arutles võimalikest tuleviku stsenaariumitest seoses tänapäeva kruisinduses tekkinud tagasilöökidega. Selleks autor kasutas teadusartikleid, erinevate ettevõtete kodulehti ja statistikaandmeid. Mis puudutab fakte COVID-19 pandeemia puhangute kohta rahvusvahelistel kruisilaevadel, siis koguti asjakohast teavet ja andmeid peamiselt asjaomaste institutsioonide ametlikelt veebisaitidelt, nagu Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO), Rahvusvaheline Kruisiliinide Assotsiatsioon (ICLA), WHO ja muud avalikud allikad, nagu Cruise Industry News ja rahvusvahelised uudised. Akadeemiliseks analüüsiks ja aruteludeks autor otsis uurimiskirjandust ja viiteid TalTech digiraamatukogust kasutades märksõnu kruisilaevad, COVID-19, matkalaevad.

Töö raames oli läbi viidud mitu intervjuud ühe juhtiva laevade agenteerimisfirmaga ESTMA OÜ, AS Tallinna Sadama kruisivaldkonna reisilaevaliinide ja kruiside ärisuunajuhiga Ingrid Bereziniga, turunduse ja kommunikatsiooni juhatajaga Sirle Arroga, ohutuse osakonna juhatajaga



Siiri Lõhmusega, AS Estonian Holidays turismifirma kruiisiosakonna juhatajaga Lars Saarega. Töö raames olid küsitletud Eesti Terviseametit ning kruiisidega töötavad agenteerimisfirmasid: INFLOT, CF&S, Atlantis shipping agency ltd. Kuid kahjuks mitte ühtki ülalpool loetletutest oma arvamust autoriga ei jaganud. Seoses pandeemia olukorraga on Terviseamet on ülekoormatud ning INFLOT ja CF&S samuti ütlesid, et ei leia aega küsimustele vastamiseks. Lisaks saadud vastuste põhjal ning ESTMA OÜ kruiisiosakonna juhataja Sergei Turkovi teadlikku käe all oli koostatud autori poolt riskianalüüs, mis põhjalikult näitab, mis osa kruiisinduses vajab rohkem tähelepanu ja kuidas teatud riskid võivad mõjutada kruiiside töökorraldust.

Töö käigus selgitas autor välja, et kruiiside kohta tehtud vaatlused annavad suurepärase ülevaate, kuhu peaks pöörama rohkem tähelepanu ning millest on puudu. Riskianalüüs näitas, et kõik tingimused kruiiside korraldamiseks isegi eriolukorra raames on head ja kõik ohutegurid minimeeritud. Enamus kruiise, mis olid korraldatud piirangute raames lõppesid positiivselt ja see kinnitab veelgi, et merekruiisid on hetkel üks kõige ohutumaid reisimisviise üldse. Kahjuks või õnneks lähiajal kruiisid toimuvad suurte muudatustega: mulli kontseptsiooni kasutamine ning vähendatud turistide arvuga, olukorrast tingitud karmistatud reeglid võivad tuua kahjustusi kruiisi ettevõtetele ning muidugi tõrjub reisijaid sellistest kruiisidest eemale. Intervjuude käigus selgus, et täielikuks tööstusharu taastamiseks läheb aega üle 2 aasta. Piirangutega kruiisid on ainus võimalus hetkel seda tööstusharu tasemel hoida ning väikeste sammudega proovida jõuda vähemalt samale tasemele nagu oli enne COVID-19 tulekut.

Peamine probleem, mis selgus lõputöö kirjutamise käigus, on piirangud, mis on seotud erinevate riikide Terviseametite poolt eriolukordade kehtestamisega ning piirangute karmistamisega, see raskendas ning siamaani takistab kruiiside korraldamist. Kruiisifirmade poolt on loodud head tingimused ja ranged reeglid nende laevapardal, et ennetada viiruste puhanguid kruiisi ajal. Kruiisitööstusharu annab inimestele palju töökohti ja risk, et inimesed kaotavad oma töökohti on sama suur kui COVID-19 viirusesse nakatumine, seega kruiiside korraldamine on kaalutletud otsus. Üks risk kompenseerib teist ja vastupidi.

Autori arvamusel antud lõputöös püstitatud ülesanded on täidetud ja lõputöö eesmärk on saavutatud. Autor arvab, et isegi maailmas olev olukord ei peaks takistama kruiiside korraldamist. Lõputöö raames tehtud uuringud ja analüüsid tõestavad, et suurimad kruiisi ettevõtted on omapoolt teinud suurepärase töö ja nende kaitsemeetmed on toeks riskivabakaks kruiiside korraldamiseks isegi riskide olemasoluga. Lõputööd saavad kasutada erinevad agenteerimisfirmad, mis tegelevad

kruiisitööstusharuga. Autori poolt koostatud riskianalüüs, mis sai koostöös positiivse tagasiside ESTMA OÜ-lt on heaks aluseks sarnaste olukordade analüüsiks ning ennetamiseks.

## **SUMMARY**

The cruise industry suffered from huge losses during the pandemic and it will take months or even years, to return to a stable routine. In order to get back to a good level, cruise companies must justify to ports, tourists and countries that fear and cruises are not linked. Even during a pandemic, cruises can evoke the same emotions as before, but in a different format.

The author's thesis can be compared to a timeline with an overview of the cruise's past, present and expected future. The main goal of the thesis was to get acquainted with the cruise industry and the obstacles and setbacks related to COVID-19. Furthermore, this piece of work will examine and analyse the information received from the largest cruise companies, where they offer possible methods to support the recovery of cruises during the recession of the cruise industry. The work dealt with the suitability of the methods of these companies and tried to find answers to the questions set in the thesis. The author considers the implementation of new safety measures and rules for the restoration of the cruise sector in the context of the COVID-19 emergency to be the most important issue. The author also considers it important to study how long it will take for the industry to recover from the corona crisis and for how long companies will have to accept a 50% occupancy rate. This also raises the author's last question, what is the level of risk of organising cruises in a pandemic situation.

In order to achieve the aim of the work, the author made a thorough analysis of the past and present of cruising and on that basis discussed possible future scenarios in connection with the setbacks that have occurred in nowadays cruising. To do this, the author used research articles, websites of various companies and statistical data. Concerning the facts about the COVID-19 pandemic outbreaks on international cruise ships, relevant information and data were collected mainly from the official websites of the relevant institutions, such as the International Maritime Organization (IMO), the International Cruise Line Association (ICLA) and other public. For academic analysis and discussions, the author explored the research literature and references in the TalTech digital library using the keywords such as cruise ships, pandemic and COVID-19.

In the course of the work, the author found out that the observations made on cruises provided an excellent overview of what should be paid more attention to and what is missing. The risk analysis showed that all the conditions for organising cruises in an emergency situation are good and all risk factors are minimised. Most of the cruises that were arranged under the restrictions ended positively and it further confirms that cruises are currently the safest modes of travel ever. The use

of the bubble concept and the reduced number of tourists, the stricter rules due to the situation may damage cruise companies and, of course, push away passengers from such cruises.

The main problem that became clear during the writing of the thesis are tightened restrictions set by the Health Authorities of different countries, which made it very difficult and it still affects the organisation of cruises. Cruise companies have established good conditions and strict rules on their ships to prevent virus outbreaks during cruises.

In the author's opinion, the tasks set in the thesis have been fulfilled and the aim of the thesis has been achieved. The author believes that current situation in the world should not hinder the organisation of cruises. Studies and analysis carried out in the framework of the thesis prove that the largest cruise companies have done an excellent job and their protection measures support risk-free cruises. The work can be used by various agency companies that deal with the cruise industry, and the risk analysis prepared in cooperation between the author and ESTMA OÜ is a good basis for the analysis and prevention of similar situations.

## Viidatud allikad

AS Tallinna Sadam (2021). Tallinn on üks populaarsemaid sihtkohti Läänemere kruisisadamate hulgas. <https://www.ts.ee/kruisiala/> (28.02.2021)

AS Tallinna Sadam (2020). Tallinna Sadama aastaaruanne 2019. [https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2020/04/TallinnaSadama\\_aastaaruanne\\_2019\\_est-2.pdf](https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2020/04/TallinnaSadama_aastaaruanne_2019_est-2.pdf) (25.03.2021)

AS Tallinna Sadam (2021). Tallinna Sadama aastaaruanne 2020. [https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2021/04/Tallinna-Sadama\\_aastaaruanne\\_2020-EST.pdf](https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2021/04/Tallinna-Sadama_aastaaruanne_2020-EST.pdf) (27.03.2021)

Berezin Ingrid, Arro Sirle, Seesam Siim, Lõhmus Siiri, (2021). Cruise Season 2021. <https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2020/12/Safe-and-Secure-Port-Promise-2021-Tallinn.pdf> (15.03.2021)

Berezin Ingrid (2018). Why Cruise Baltics. Saaremaa, Tallinn. <https://www.cruisebaltic.com/#destination-frontend> (10.06.2021)

Bmcertification (2020). ISO 9001 Kvaliteedijuhtimissüsteem. <https://ee.bmcertification.com/iso-juhtimissusteemid/iso-9001-kvaliteedijuhtimissusteem/> (15.03.2021)

Breeze (2021). Круизные путешествия и морские круизы. <https://breeze.ru/aboutcruises> (28.02.2021)

Capella Daniel (2021). Pandemic Cruising. [https://www.cruiseindustrynews.com/pdf/wp-content/uploads/2021/01/CIN2021\\_PandemicCruising.pdf](https://www.cruiseindustrynews.com/pdf/wp-content/uploads/2021/01/CIN2021_PandemicCruising.pdf) (15.04.2021)

Chua Bee-Lia, Sanghyeop Lee, Hyeon-Cheol Kim,

Heesup Han (2017). Investigation of cruise vacationers`intention formation in the fast-growing cruise industry: The moderating impact of gender and age. <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/1356766717750419> (20.05.2021)

CLIA Cruise lines (2018). Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2017. [https://www.cliadeutschland.de/wissenswertes/ECR\\_2018/1807---CLIA-\\_Europe\\_Economic\\_Impact\\_Report\\_2017.pdf?m=1531309853](https://www.cliadeutschland.de/wissenswertes/ECR_2018/1807---CLIA-_Europe_Economic_Impact_Report_2017.pdf?m=1531309853) (10.05.2021)

Costa Cruises (2021). Health Protocol Costa Group. Costa Cruise 200812\_Health Protocol Costa Group v2.0.pdf (13.06.2021)

Cruise Europe (2021). Port Information, Saaremaa Harbour. <https://www.cruiseeurope.com/destinations/saaremaa-harbour/> ( 25.05.2021)

Cruise Industry News Diamond Princess Held in Quarantine in Japan (2020). <https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/22377-diamond-princess-held-in-quarantine-in-japan.html> (15.03.2020)

Cruise Industry News (2020). Diamond Princess Gets Deep Cleaning, Certified to Sail. <https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/22710-diamond-princess-gets-deep-cleaning-certified-to-sail.html> (15.03.2020)

Cruise Market Watch (2018). Growth of the Ocean Cruise Line Industry. <https://cruisemarketwatch.com/growth/> (10.06.2021)

Dowling Ross K. (2006). Cruise Ship Tourism. <https://ebookcentral.proquest.com/lib/tuee/reader.action?docID=289677&query=> (18.05.2021)

Dream Cruises (2021). Travel Advisory Updates. <https://www.dreamcruiseline.com/travel-advisory-updates#01-embarkation> (10.06.2021)

European Maritime Safety Agency (2021). COVID-19:EU Guidance for Cruise ship Operations. <http://www.emsa.europa.eu/opr-documents/opr-manual-a-guidelines/item/4273-covid-19-eu-guidance-for-cruise-ship-operations.html> (15.05.2021)

ESTMA OÜ (2021). Ettevõtte tutvustus. <https://www.estma.ee/en/about/> (15.03.2021)

Holland Jennifer, Mazzarol Tim, Soutar Geoffrey N., Tapsall Suellen, Elliott Wendy A. (2021). Cruising through a pandemic: The impact of COVID-19 on intentions to cruise. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S259019822100035X?via%3Dihub> (03.11.2021)

ISO Update (2021). Lloyd's Register Quality Assurance Inc. <https://isoudate.com/registrar/lloyds-register-quality-assurance-inc/> (15.03.2021)

Kakimoto Kensaku, Kamiya Hajime, Yamagishi Takuya, Matsui Tamano, Suzuki Motoi, Wakita Takaji (2020). Initial Investigation of Transmission of COVID-19 Among Crew Members During Quarantine of a Cruise Ship — Yokohama, Japan, February 2020. <https://www.cdc.gov/mmwr/volumes/69/wr/pdfs/mm6911e2-H.pdf> (15.03.2021)

Mathisen Angela Reale, Mathisen Oivind (2021). Cruise 101. [https://www.cruiseindustrynews.com/pdf/wp-content/uploads/2020/03/CIN2020\\_101.pdf](https://www.cruiseindustrynews.com/pdf/wp-content/uploads/2020/03/CIN2020_101.pdf) (18.04.2021)

Mathisen Angela Reale, Mathisen Oivind (2021). HVAC Solutions. [https://www.cruiseindustrynews.com/pdf/wp-content/uploads/2021/01/CIN2021\\_HVACSpecial.pdf](https://www.cruiseindustrynews.com/pdf/wp-content/uploads/2021/01/CIN2021_HVACSpecial.pdf) (15.04.2021)

MSC Cruises (2021). Cruise with confidence in your safe bubble. <https://www.msccruises.com/en-gl/MS-CHealth-And-Safety-measures.aspx> (20.06.2021)

Nakazawa Eisuke, Ino Hiroyasu, Akabayashi Akira (2020). Chronology of COVID-19 Cases on the Diamond Princess Cruise Ship and Ethical Considerations: A Report From Japan. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7156812/> (17.03.2021)

Papachristou Aimilia A., Pallis Athanasios A. (2020). European Cruise ports: Challenges since the pre-pandemic era. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441647.2020.1857884> (03.11.2021)

Port of Tallinn (2021). COVID-19 port management plan – port of Tallinn. [https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2021/05/Covid-19\\_Port\\_Management\\_Plan\\_Port\\_of\\_Tallinn.pdf](https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2021/05/Covid-19_Port_Management_Plan_Port_of_Tallinn.pdf) (31.05.2021)

Pärli Merilin (2017). Pärnu sadamas valmis kruiisikai. <https://www.err.ee/607444/fotod-panu-sadamas-valmis-kruiisikai> (10.04.2021)

Reddick Rob (2021). Stormy seas ahead: confidence in the cruise industry has plummeted due to COVID-19. <https://theconversation.com/stormy-seas-ahead-confidence-in-the-cruise-industry-has-plummeted-due-to-covid-19-152146> (10.06.2021)

Rocklöv Joacim, Sjödin Henrik, Wilder -Smith Annelies (2020). COVID-19 outbreak on the Diamond Princess cruise ship: estimating the epidemic potential and effectiveness of public health countermeasures. [https://www.researchgate.net/publication/339572058\\_COVID-](https://www.researchgate.net/publication/339572058_COVID-)

19\_outbreak\_on\_the\_Diamond\_Princess\_cruise\_ship\_estimating\_the\_epidemic\_potential\_and\_effectiveness\_of\_public\_health\_countermeasures (05.04.2021)

Schlagwein Felix (2021). Cruise industry tries to rebuild after coronavirus shutdowns. <https://www.dw.com/en/cruise-industry-tries-to-rebuild-after-coronavirus-shutdowns/a-56177397> (15.06.2021)

Stein Letitia, Stucka Mike, Kelly Cara (2020). Diamond Princess, Grand Princess cruise line had high rates of illness even before coronavirus. <https://eu.usatoday.com/story/news/investigations/2020/03/20/before-coronavirus-princess-cruises-saw-outbreaks-alarming-rates/5047508002/> (15.03.2021)

TUI Cruises (2021). Handout TUI Cruises- Mein Schiff fleet- Healthy Return to Service Webinar. Handout - TUI Cruises - Mein Schiff fleet - Healthy Return to Service Webinar - 2021-02-01.pdf (11.04.2021)

Van Tatenhove Jan P.M (2021). COVID-19 and European maritime futures: different pathways to deal with the pandemic. <https://link.springer.com/article/10.1007/s40152-021-00216-3> (03.11.2021)

Välisministeerium (2021). Viisavaba reisimine Eestisse. <https://vm.ee/et/viisavaba-reisimine-eestisse> (15.03.2021)

Ward Hadley, Xhang Ziyang, Mizuno Kisara, Biagi Lodovica, Rodriguez Catalina (2021). Cruise industry worldwide- statistics and facts. <https://www.statista.com/topics/1004/cruise-industry/> (16.06.2021)

WHO (2021). Coronavirus disease (COVID-19). [https://www.who.int/health-topics/coronavirus#tab=tab\\_1](https://www.who.int/health-topics/coronavirus#tab=tab_1) (20.03.2021)

Zhang Xiaohan, Wang Chao (2021). Prevention and Control of COVID-19 Pandemic on International Cruise Ships: The Legal Controversies. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC8002198/> (25.10.2021)



## Lisa 1 Intervjuu küsimused Sergei Turkovile

1. Millele on jõudnud läbirääkimised valitsusega traditsiooniliste kruiiside taastamise kohta?
2. Mida oodata valitsuselt seoses kruiiside taastamisega?
3. Kuidas esimesed Eestisse saabuvad kruiisid korraldatakse?
4. Millises formaadis toimuvad kruiisid, ehk kuidas planeeritakse aega maismaal?
5. Kas inimesi hakkab huvitama selline kruiisi idee?
6. Kes peab olema vaksineeritud? Kas sadamatöötajad ja meeskonnaliikmed peavad vaksineerima või peavad koguaeg testimistel käima?
7. Kes maksab kinni kõik tehingut seoses testimistega?
8. Mis juhtub kui pardal on koroonaviiruse puhang?
9. Kui kõik protseduurid hakkava rohkem aega võtma kas laevad hakkavad sisenema riiki pikkemaks, tavalisemast ajast?
10. Teie arvamus olukorra kohta, ja mida võib oodata kruiisivaldkonnast?

## Lisa 2 Intervjuu küsimused sadamale

1. Kas on mõistlik antud olukorras traditsioonilisi kruise korraldada?
2. Peamised takistused kruiside taastamiseks Eestis?
3. Mis probleemidega võiks kokku puutuda sadamatöö korraldajad ja agenteerimisfirmad kruisilaeva saabumisel Eestisse?
4. Mis on selleks ajaks tehtud sadamate poolt, et traditsioonilisi kruise taaskäivitada? Mis takistab liinide taasavamist praegu?
5. Milleks tuleb valmis olla kruiside ajal Eestis (ootamatud olukorrad)? Nimetage suurimad riskid kruiside saabumisel Eestisse?
6. Kuidas Teie arvamusel võiksid esimesed traditsioonilised kruisid pandeemia raames välja näha?
7. Kes mängib suuremat rolli kruiside taastamisel?
8. Mida nõuavad suurimad kruisifirmad sadamatelt, et taasavada traditsioonilisi kruise Eestisse?
9. Kas vaktsineeritud reisijatele tulevad privileegid maismaal viibimiseks (vaba aeg)? Kas sadamatöötajatele vaktsineerimine on kohustuslik?
10. Kuidas mõjutas traditsiooniliste kruiside peatumine sadamatöötajaid ja Tallinna Sadamat?
11. Tundub, et reisimine kruisilaevadega on kõige ohutuim reisemisviise pandeemia raames. On olnud ka mitmeid positiivselt lõppenuid kruiside näiteid. Miks on raskused proovida sama skeemi järgi teha kruisid ka Eestisse? Kes on sellele vastu?
12. Kruisilaevade vastuvõtmine hakkab võtma rohkem aega? Kui pikaks ajaks laeva sisenemine sadamasse muutub? (uude töökorraldustest ja kaitsemeetmetest tingitud viivitused jne)
13. Kuidas võiks välja näha kruisihooaeg 2021?
14. Teie-poolne arvamus kruisivaldkonna tulevikust.

## Lisa 3 Intervjuu küsimused turismifirmadele

1. Kas on mõistlik antud olukorras traditsioonilisi kruise korraldada?
2. Peamised takistused kruiside taastamiseks Eestis?
3. Milliste probleemidega võiksid kokku puutuda turismifirmad kruisilaeva saabumisel Eestisse?
4. Mis on selleks ajaks tehtud turismifirmade poolt, et traditsioonilisi kruise taaskäivitada (kuidas turismifirmad kaasa aitavad selle valdkonna taastumisega)?
5. Kuidas on uuendatud töökäik sadamates traditsiooniliste kruiside vastuvõtmisel? Millised muudatused on selleks ajaks teostatud töökorralduses?
6. Nimetage suurimad riskid kruisi saabumisel Eestisse?
7. Milleks tuleb valmis olla kruiside ajal Eestis (ootamatud olukorrad)?
8. Kuidas Teie arvamusele võiksid esimesed traditsioonilised kruisid pandeemia raames välja näha?
9. Mida nõuavad suurimad kruisifirmad sadamatest, et taasavada traditsioonilisi kruise Eestisse?
10. Kas vaktsineeritud reisijatele tulevad privilegid maismaal viibimiseks (vaba aeg)?
11. Kuidas mõjutab traditsiooniliste kruiside peatumine turismifirmasid?
12. Tundub, et reisimine kruisilaevadega on kõige ohutuim reisimisviis pandeemia raames. On olnud ka mitmeid positiivselt lõppenuid traditsiooniliste kruiside näiteid. Miks ei ole võimalik proovida sama skeemi järgi teha kruise ka Eestisse? Kes on sellele vastu?
13. Kuidas võiks välja näha kruisihooaeg 2021?
14. Teie-poolne arvamus kruisivaldkonna tulevikust. Mitu aastat läheb täielikuks taastumiseks selles valdkonnas?

## Lisa 4 Intervjuu küsimused agentidele

1. Kas on mõistlik antud olukorras traditsioonilisi kruise korraldada?
2. Peamised takistused kruiside taastamiseks Eestis?
3. Mis probleemidega võiks kokku puutuda sadamatöö korraldajad ja agenteerimisfirmad kruisilaeva saabumisel Eestisse?
4. Milliste probleemidega agenteerimisfirmad seisavad silmitsi, et võimaldada kruise taasavada?
5. Mis on selleks ajaks tehtud sadamate poolt, et traditsioonilisi kruise taaskäivitada?
6. Kuidas konstrueeritud töökäik sadamates traditsiooniliste kruiside vastuvõtmisel? Millised muudatused on selleks ajaks teostatud sadamatöö korralduses?
7. Nimetage suurimad riskid kruiside saabumisel Eestisse?
8. Milleks tuleb valmis olla kruiside ajal Eestis (töökorralduses, suuremad raskused)?
9. Kuidas Teie arvamusel võiksid esimesed traditsioonilised kruisid pandeemia raames välja näha?
10. Kellega tuleb koostööd teha, et võimalikult kiiresti kruise taasavada?
11. Mida nõuavad suurimad kruisifirmad sadamatest, et taasavada traditsioonilisi kruise Eestisse?
12. Kas vaksineeritud reisijatele tulevad privileegid maismaal viibimiseks (vaba aeg)?
13. Millised kruisifirmad on valmis Eestisse saabuma lähiajal?
14. Tundub, et reisimine kruisilaevadega on kõige ohutuim reisemisviise pandeemia raames. On olnud ka mitmeid positiivselt lõppenuid traditsiooniliste kruiside näiteid. Miks ei ole võimalik proovida sama skeemi järgi teha kruisid ka Eestisse? Kes on sellele vastu?
15. Kruisilaevade vastuvõtmine hakkab võtma rohkem aega? Kui pikaks ajaks laeva sisenemine sadamasse muutub? (uute töökorraldustest ja kaitsemeetmetest tingitud viivitused)
16. Kuidas võiks välja näha kruisihooaeg 2021?
17. Teie-poolne arvamus kruisivaldkonna tulevikust.

## Lisa 5 Intervjuu küsimused Terviseametile

1. Kas on mõistlik antud olukorras traditsioonilisi kruuise korraldada?
2. Peamised takistused kruuise taastamiseks Eestis?
3. Mis probleemidega võiks kokku puutuda sadamatöö korraldajad?
4. Milliste probleemidega agenteerimisfirmad seisavad silmitsi, et võimalda kruuise taasavada?
5. Mis on selleks ajaks tehtud sadamate poolt, et traditsioonilisi kruuise taaskäivitada?
6. Nimetage suuremad riskid kruuise saabumisel Eestisse?
7. Milleks tuleb valmis olla kruuise ajal Eestis (töökorralduses, suuremad raskused)?
8. Kuidas Teie arvamusel võiksid esimesed traditsioonilised kruuised pandeemia raames välja näha?
9. Kas vaktsineeritud reisijatele tulevad privileegid maismaal viibimiseks (vaba aeg)?
10. Tundub, et reisimine kruuise laevadega on kõige ohutuim reisimisviise pandeemia raames. On olnud ka mitmeid positiivselt lõppenud traditsiooniliste kruuise näiteid. Miks ei ole võimalik proovida sama skeemi järgi teha kruuise ka Eestisse?
11. Alguses plaanitakse taasavada kruuise „autoriseeritud reisidena“ maismaal, mis peaaegu ei ohusta Eesti kodanike? Miks isegi siis, kui kõik riskid on minimeeritud ei saa lähiajal kruuise taasavada?
12. Kellest veel sõltub kruuise taastamine?
13. Teie-poolne arvamus kruuise valdkonna tulevikust.

## Lisa 6 Riskianalüüs

Allpool on lõputöö raames tehtud riskianalüüs kruiside läbiviimiseks. Tehtud ESTMA OÜ koostöös.

Riski iseloom	Riski iseloom	Kasutuses olevad riski vähendamise meetmed	RISKI GRUPP	Hinnang		Riskiaste	Täiendavad riski vähendamise meetmed	
				Töenäosus	Tagajärgede raskustase			
<b>Füüsilised ohutegurid</b>								
1	Võimalikud riskid pardal	Komistamine	Siltide paigutamine, ohutusreeglite järgimine	MEESKOND	3	2	6	Kõied seotakse kindlalt ja lahtine kõis hoitakse korras ja see on märgistatud. Meeskond peaks tagama, et nende reisijad järgiks neid juhiseid.
				REISIJAD	2	2	4	
2	Võimalikud riskid pardal	Kukkumine laeva ja kai vahele	Ohutusreeglite järgimine	MEESKOND	3	2	6	Reisijad peaksid moodustama korrekse järjekorra ja grupijuhid peaksid tagama, et inimesed järgiks juhiseid. Pardale peale- ja mahaminek ei tohiks toimuda enne, kui seleks luba antud ning reisijad peaksid pardale tulema ükshaaval.
				REISIJAD	2	2	4	
3	Võimalikud riskid pardal või terminalis	Haigestumine COVID-19 pardale mineku ajal	Reisijad ja meeskonnaliikmed tulevad pardale ükshaaval	MEESKOND	1	1	1	Enne pardale minekut kõik reisijad ja meeskonnaliikmed peavad läbima COVID-19 PCR testi ja kiirtesti. Meeskond on laeval 14-päevases isolatsioonis.
				REISIJAD	2	2	4	
4	Võimalikud riskid pardal	Märjad pinnad, reisijad kaotavad tasakaalu kui laev liigub.	Ohutusreeglite meelde tuleamine, välispõrandate kuivaks tegemine	MEESKOND	2	2	4	Kõik reisijad peaksid kuulama ohutusnõuetele tehtavaid teateid ja järgima neid täielikult. Reisijaid teavitatakse eeldatavatest mereoludest. Kui tingimused reisi ajal muutuvad, teavitatakse reisijaid sellest ka.
				REISIJAD	2	2	4	
5	Ventilatsioon	Hingamisorganite funktsioonide häireid, mille tagajärjel võivad hiljem tekkida kutsehaigused	Korralik ventilatsioon	MEESKOND	2	1	2	Ventilatsioonisüsteemi korraline hooldus.
				REISIJAD	2	1	2	
6	Temperatuur (kõrge) üle 23 °C	Väsimus, organismi ülekuumenemine; soodustab südamerikete esinemist, ja viirushaigused levivad kiiremini soojades kohtades	Ventilatsioon, kliimaseade, tuulutamine	MEESKOND	3	2	6	Meeskonnale sobivad rüüed, võimaldamine viibida värskes õhus, temperatuuri jälgimine. Reisijatele võimaldada vähemalt kajutides toatemperatuuri jälgida ning korrigeerida nende vajaduste vastavalt.
				REISIJAD	2	1	2	
7	Temperatuur (madal) alla 18 °C	Külmushaigused immuunsussüsteemi nõrgenemine ja viirushaigustele vastupanu vähenemine	Ruumide kütmine, vastav riietus (vest, tagaruumides flis ja/või jope)	MEESKOND	2	2	4	Elektrikute, vajadusel soojapuhur või elektriradikas. Süsteemide pidev hooldus.
				REISIJAD	1	1	1	
8	Õhunikus	Külmushaigused immuunsussüsteemi nõrgenemine ja viirushaigustele vastupanu vähenemine	Õhunikuse mõõtja, kliimaseade	MEESKOND	2	2	4	Hooldusmeeskonna valmisolek.
				REISIJAD	2	2	4	

## Lisa 6 jätk

Bioloogilised ohutegurid								
1	Virushaigused (sage kokkupuude kolleegidega ning reisijatega)	Köha, nohu, palavik, kõhugriip, griip	Kätepesu, antiseptikumid, haigeid pardale mitte lasta, lisa arstiabi, ventilatsiooni hooldus, tervisekaartide olemasolu, tervise protokollide ajalugu, meeskonna ja reisijate kontakti minimaliseerimine	MEESKOND	2	1	2	Käte pesemise tähtsuse meelde tuletamine. Ranged reeglid reisijatele ohukorral nagu COVID-19.
				REISIJAD	2	1	2	
2	Virushaigus COVID-19	Raskendatud hingamine, valu või survetunne rinnus, kõne- või kõndimishäire, köha, nohu, palavik.	Kätepesu, käte desinfitseerimine, nakatunute mitte pardale laskmine, maski kandmine, kummikinnaste kasutamine, pindade pidev puhastamine, kontaktide vähendamine.	MEESKOND	3	3	9	Viruse COVID-19 ennetamiseks mõeldud tegevuskava järgimine: tiheda ventilatsiooni puhastus ning uute funktsioonide kasutamine, vaksineerimine või tiheda testimisvõimekuse tagamine, lähiskontaktide jälgimine, lisa arstiabi ning meditsiinilised seadmed, bännerid ja meeldetuletuse sildid, ruumides võimalikku olevate inimeste arvu vähendamine, desinfitseerimis paikade laienemine, meeskondade suurendamine.
				REISIJAD	3	2	6	
3	Ebapiisav hügieen pardal	Virushaigused, mürgitus	Kätepesu, desinfitseerimine, igapäevane ruumide puhastamine	MEESKOND	3	2	6	Koristusplaan: koristus mitu korda päevas, ametijuhend, meeskonna ohutusjuhend.
				REISIJAD	2	2	4	
3	Ebapiisav hügieen pardal	Virushaigused, mürgitus	Kätepesu, desinfitseerimine, igapäevane ruumide puhastamine	MEESKOND	3	2	6	Koristusplaan: koristus mitu korda päevas, ametijuhend, meeskonna ohutusjuhend.
				REISIJAD	2	2	4	
Pühhosotsiaalsed ohufaktorid								
1	Paanika, him meeskonnal ja reisijatel	Stress	Ühisüritused, puhkepausid	MEESKOND	3	2	6	Meeskonnale luua sellised tingimused, võimaldades puhata. Teha turvaliseks nende ümbruskond ja rakendada meetmeid, kus meeskonda ei ohusta midagi, isegi virushaigused. Kinnaste ja maskide kandmine, pleksiklaasid jne.
				REISIJAD	2	1	2	
2	Agressiivsed reisijad	Stress	Trahvimine	MEESKOND	3	2	6	Agressiivsete reisijate eraldamine teistest, reeglite tutvustamine.
				REISIJAD	2	2	4	
Hädaolukorrad								
1	Laev karantinis	COVID-19 haigestunute arvu kiire kasv	Eriolukorra lahendamise plaan ja selle tutvustamine	MEESKOND	1	4	4	Laevale proviisia toimetamise võimaldamine, arstiabi ja vajalikke meditsiiniliste vahendite olemasolu, karantini meetmete kasutamine. Reisijate maismaale toimetamise võimalused.
				REISIJAD	1	4	4	
2	Hädaolukord	Hädaolukorrad, mis vajavad päästeteenistuse abi	Kõigile turvalisusereeglite tutvustamine	MEESKOND	2	2	4	Ohutusinfo, mis annab reisijatele juhiseid hädaolukorras tegutsemiseks. Reisijad peaksid kuulama ohutusjuhiseid, järgima neid täielikult.
				REISIJAD	3	2	6	

## Lisa 6 jätk

Teised riskid seoses COVID-19								
1	Kruisi hooaja edasi lükkamine	COVID-19 haigestunute arvu kiire kasv, riigi poolt eriolukorra kehtestamine	heade näidete toomine	MEESKOND	3	3	9	Riskianalüüs, ohutusmeetmete rakendamine, terviseprotokollid.
				REISIJAD	2	1	3	
2	Kohalike elanike, meeskonna ja reisijate nakatumine COVID-19 VIRUSESSE	COVID-19 haigestunute arvu kiire kasv	"mul"	MEESKOND	3	2	6	Kruisifirmade poolt oma "MULLI" loomine, maismaal vabaliikumise keeld, meeskonnale eneseisolatsioon ja testimised.
				REISIJAD	3	2	6	
				ELANIKUD	1	1	1	
3	Töökohtade kaotamine	COVID-19 haigestunute arvu kiire kasv, riigi poolt eriolukorra kehtestamine	Kruisihooaja alustamine	MEESKOND	3	3	9	Riskianalüüs, ohutusmeetmete rakendamine.
				REISIJAD	0	0	0	



## **Lisa 7 Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks<sup>1</sup>**

Mina Valeria Radajeva(*autori nimi*)

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose Rahvusvaheliste merekruiside taastamise väljakutsed pärast pandeemiat,  
(*lõputöö pealkiri*)

mille juhendaja on Andres Tolli,  
(*juhendaja nimi*)

1.1 reprodutseerimiseks lõputöö säilitamise ja elektroonse avaldamise eesmärgil, sh Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tallinna Tehnikaülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. Olen teadlik, et käesoleva lihtlitsentsi punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ning muudest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

16.12.2021(kuupäev)

---

<sup>1</sup> Lihtlitsents ei kehti juurdepääsupiirangu kehtivuse ajal vastavalt üliõpilase taotlusele lõputööle juurdepääsupiirangu kehtestamiseks, mis on allkirjastatud teaduskonna dekaani poolt, välja arvatud ülikooli õigus lõputööd reprodutseerida üksnes säilitamise eesmärgil. Kui lõputöö on loonud kaks või enam isikut oma ühise loomingulise tegevusega ning lõputöö kaas- või ühisautor(id) ei ole andnud lõputööd kaitsvale üliõpilasele kindlaksmääratud tähtajaks nõusolekut lõputöö reprodutseerimiseks ja avalikustamiseks vastavalt lihtlitsentsi punktidele 1.1. ja 1.2, siis lihtlitsents nimetatud tähtaja jooksul ei kehti.